

Beretninger

om

Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.

Udgivet ved

Departementet for det Indre.

Kristiania.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co.

Trykt i Ringvolds Bogtrykkeri.

1894.

Pris: Kr. 2.00.

Beretninger

om

Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.

Udgivet ved
Departementet for det Indre.



Kristiania.
I Kommission hos H. Aschehoug & Co.

Trykt i Ringvolds Bogtrykkeri.

1894.

Register.

Konsulatberetninger:

	Side.		Side.
Adelaide	937	London	53, 445, 738
Aden	868	Lourenco Marquez (Mozambique)	359
Akyab	71	Lübeck	72, 733
Algier	819	Madras	934
Amsterdam	59, 238	Madrid	928
Antwerpen	60, 678	Malta	69
Archangel	29, 793	Manila	934
Bangkok (Siam)	755	Marseille	589
Barcelona	427, 435, 913	Melbourne	269
Batavia	923	Messina	349
Belize (Br. Honduras)	936	Mexiko	420
Berlin	174	Monrovia (Liberia)	436
Bermuda	933	Montevideo	659
Bilbao	66, 189, 740	Moskwa	731
Bombay	45	Nantes	64, 80, 926
Bremen	59, 258	Nassau (Bahama)	937
Breslau	82	Neapel	406
Brisbane	935	New York	936
Brüssel	59, 71	Nürnberg	727
Budapest	265	Odessa	163, 438
Buenos Aires	845	Panama	869
Cadiz	295, 751	Papeete (Tahiti)	267
Cagliari	569	Piræus	79
Calcutta	667	Pointe à Pitre (Guadeloupe)	598
Caracas (Venezuela)	875	Port au Prince	934
Colombo (Ceylon)	572	Port Louis (Mauritius)	675
Curacao	934	Port Stanley (Falkland)	935
Djeddah	934	Quebec	645
Dresden	164	Rangoon	187
Fiume	933	Riga	148, 311
Galatz	599, 938	Rio de Janeiro	694, 938
Genf	730	Rom	187
Genua	605, 726	San Francisco	290
Georgetown (Br. Guiana)	935	San Juan, Porto Rico	922
Gibraltar	440	St. Helena	51
Guatemala	939	St. Johns (Antigua)	147
Guayaquil (Ecuador)	673	St. Petersburg	262, 932
Hamburg	58, 360, 743	St. Pierre (Martinique)	937
Hannover	167	St. Thomas	443
Havana	266	Shanghai	717
Havre	60, 525, 565, 740	Singapore	715
Helsingfors	319	Smyrna	304, 737
Hongkong	677	Stettin	179, 738, 861
Honolulu	347	Stuttgart	751
Kapstadt	595	Sydney (New South Wales)	337
Karlsruhe	185	Tanger	714
Kingston (Jamaica)	670	Triest	602
Kjøbenhavn	202	Trinidad	570
Konstantinopel	328	Tripoli	934
Køningsberg	153	Venedig	724
La Paz (Bolivia)	144	Vera Cruz	938
Leipzig	414, 634, 870	Victoria (B. C.)	143
Leith	58, 217	Washington	573, 822
Levuka (Fiji)	935	Wellington (N. Z.)	936
Lima (Peru)	442	Wien	343, 927
Lissabon	631	Yokohama	935
Livorno	141		

Meddelelser om Havneudgifter og Skibsfartskutymmer:

Bilbao	Side	9
China	—	85
Cadiz	—	295
Smyrna	—	304
Havre	—	565
Hamburg	—	757
Archangel	—	814
Amsterdam	—	877
Barcelona	—	913

Indberetninger fra kommercielle Stipendiater:

Einar Rolfsen	Side	1
Simon Arnold	—	85
Max Hjorth	—	637
Jens J. Andersen	—	825
Richard Eriksen	—	840

Ishandelen	Side	53
----------------------	------	----



Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 1.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1894.

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

Indberetninger fra kommerciel Stipendiat Einar Rolfsen om Handelsforhold i Indien.

1. Indberetning dateret Bombay 28de Januar 1893.

Jeg har nu opholdt mig her i 3 à 4 Uger. Forretningslivet har i hele det forløbne Aar ligget betydelig nede, og de fleste store Export- og Importfirmaer har tabt en Masse Penge. Priserne ere paa Grund af den daarlige Kurs, Rupeen har havt og fremdeles har, elendige. Den naturlige Følge af den daarlige Kurs skulde jo egentlig være, at man skulde faa saameget mere for sine Varer, om man solgte i Rupee, men det er ikke Tilfældet, og om man optager Ordres i Rupee, opnaar man ikke høiere Pris nu med en Kurs af 1 sh. $2\frac{23}{32}$ d. end man opnaaede tidligere, da Kursen var 1 sh. 6 d. Det ene staar derfor ikke i Forhold til det andet. Som Følge deraf har der i forrige Aar ikke været gjort saa store Forretninger fra Norge og hid, som man efter de første Beregninger havde tænkt sig. Saasnart atter Rupeen faar sin normale Værdi, ville Priserne gaa op og Forretningerne gaa livligere. Men hvorlænge den nuværende Tilstand vil vare, er der ingen, der ved eller kan forudsige. Enkelte større Firmaer og Banker har interPELLERET den indiske Regjering angaaende Exchangepolitikken, men den har svaret, at den endnu ikke paa nogen Maade vil binde sig ved nogensomhelst Udtalelse i den Retning. Den almindelige Tro i ledende finansielle Kredse er imidlertid den, at Regjeringen i den nærmeste Fremtid vil foretage et eller andet Skridt til Forbedring af Kursen. Dette kan gøres paa 3 Maader:

- 1) ved Indførselstold paa Sølv,
- 2) ved en fast, bestemt Kurs paa Regjeringens Remisser til England,
- 3) ved Stopning af den frie Udmyntning af Sølv.

Enhver kan nemlig nu bringe sit Sølv til Mynten og for en liden Afgift faa det omgjort i Rupee. Jeg ser af Aviserne idag, at der i Anledning den sidste Maade at ordne Spørgsmaalet paa opfordres til en af de nærmeste Dage at afholde et diskuterende Møde.

Det gjælder derfor om hjemme ikke at tabe Modet samt holde ud i Konkurrencen, selv om Priserne ere daarlige, saa ikke vore Konkurrenter vinde Overtaget over os og sætter sig for fast i Markedet. Saasnart altsaa Kursen kun bedrer sig, ville Priserne strax atter gaa op, og vi ville da,

foruden at opnaa gode, acceptable Priser, tillige have sikkert os et Verdensmarked, hvor vi til enhver Tid vil finde Afsætning for vore Artikler, som passer her. Vore Fabrikker vil da ogsaa have den Fordel deraf, at de aldrig behøver at tænke paa at indskrænke eller tildels stoppe sin Bedrift, fordi Efterspørgselen ikke er stor nok, og selv om Priserne, saaledes som nu, ere temmelig snaue, saa har man dog den Fordel og Satisfaktion, at man beskæftiger sine Arbeidere, saa disse ikke komme til at gaa arbejdsløse og saaledes falde saavel det Offentlige som den Private til Byrde. Jeg mener saagar, at det er en saare vigtig Sag for et Lands Export at have et saadant Marked, hvor man til enhver Tid kan faa afsat sine Varer.

Almindelig brunt Pakpapir sælges her nu fra 10 sh. — 10 sh. 6 d. pr. ctw. cif. Man betaler ikke mere for „coloured“ end for „natural brown“ paper. De østerrigske Fabrikanter gjør ingen Forskjel i Prisen. Vore Fabrikanter hjemme forlanger altid mere og ikke saa lidet mere for det farvede brune rødagtige Papir, men det nytter ikke at komme med saadanne Forlangender her, brunt Papir er brunt Papir, enten det er farvet eller ikke. Det bruges væsentligst til Pakning af Varer, der sendes fra de herværende Bomuldsspinderier til China. Chineserne sætte som en absolut Betingelse, at de samme Bomuldsfabrikker altid levere den samme Farve paa Pakpapiret. Det kommer ikke saa meget an paa Papirets Godhed, naar kun Farven leveres aldeles ens. Jeg kan derfor ikke nok indprente vore Fabrikanter at være yderst forsigtig og nøie i saa Henseende, og ikke tænke som saa, at det ikke kan være saa farlig, om det ikke er saa akkurat ligt i Farven; jo det er netop det, den er en af Hovedsagerne her. Dernæst tages der ogsaa her megen Hensyn til at Pakningen af Ballerne ere yderst omhyggelig, saa disse komme frem „in a good condition.“

For Træløst med nedenstaaende Specification opaar man nu £ 3. 19. 0. pr. Ton à 50 Cubikfod cif.

25 Ton	$\frac{1}{2}'' \times 6''$	(sextom)	actual measure.
15 "	$\frac{3}{4}'' \times 6''$	—	do.
10 "	$\frac{3}{8}'' \times 6''$	—	do.

Til Pakning af Bomuldsballer benytter man her en Sort Stav — $34'' \times 2'' \times \frac{1}{2}''$, der bringes hid fra Singapoore. Jeg tænkte mig, at det muligens kunne lønne sig at gjøre et Forsøg med vor almindelige Stav, saa jeg har beordret udsendt nogle Tons til Prøve. Imidlertid er jeg bange for, at vort Træ er af for løs Kvalitet, da disse Stav fra Singapoore vare temmelig haarde og faste. Men det er iallefald værd et Forsøg. I færdige Træhuse, som der muligens kunde være noget at gjøre i, kunne vi for Tiden ikke concurre med Svenskerne. De norske Priser, jeg har faaet opgivet, ere saa urimelig høie, at der ikke vil være Tale om at komme ind, medmindre Priserne blive betydelig reducerede.

For Spiger opnaaes for Tiden fra 10 sh. 0 d til 11 sh. pr. kæg cif. à 1. ctw., alt eftersom Specificationen er.

Af „hardwares“, nærmest Isenkramvarer, og som saaledes indbefatter i sig alle mulige Slags Værktøi, Redskaber, Kniver etc. etc., gaar her uhyre Kvantiteter, og Svenskerne ere komne godt ind med disse Varer. Jeg har sendt hjem Prøver af en Hakke og en Spade, som jeg synes ogsaa maatte kunne leveres hjemme fra os. Hvis disse kunne leveres til en rimelig Pris, vilde der kunne gjøres en colossal Forretning ud deraf, da disse Typer bruges over det ganske Indien med sine 280 Millioner Mennesker. Ved Henvendelse til mit Kontor i Drammen, vil disse Prøver kunne blive udle-

verede, og det skulde glæde mig, om Fabrikanter af den Slags Artikler vilde benytte sig deraf og meddele mig hvilket Resultat de i den Anledning kommer til.

I Løbet af næste Uge reiser jeg til Calcutta for at se hvad der kan være at udrette, og vil min næste Rapport blive sendt derfra.

2. Indberetning dateret 28 April 1893.

I Calcutta, som overhovedet over det ganske Indien, lider for Tiden Handelen ogsaa ved den daarlige og ubestandige Kurs. Imidlertid foregaar Salget der paa en anden Maade end i Bombay. Medens man i Bombay gaar ud i Bazarerne og faar Indents eller Ordres, der binder Kjøberne indtil Sælgernes Svar kommer, er dette omtrent en Umulighed at opnaa i Calcutta. Hvis man vil gjøre Forretninger der, maa man indrette sig med et eller andet solid Firma, til hvem man consignerer de Varer, der forlanges, og man maa da tage de Markedspriser, der bydes paa den Tid, Varerne kommer ind. Bazarhandlerne ere i Calcutta vante til at kjøbe alt, hvad der sælges til de Indfødtes Behov „ex godown“, det vil sige fra Lager. Det har som Regel sin store Vanskelighed at faa de store Firmaer til at kjøbe i fast Regning, da de hellere vil, at man skal consignere til dem. Og hvis man faar dem til at kjøbe, er Prisen i Regelen saa miserabel, at den ikke levner Spor af Profit. Under nuværende Forholde derude, med den elendige Kurs, er noget saadant rent umuligt.

Hvad der under de nuværende daarlige Konjunkturer hindrer en større Import af vort Papir er, at der i Nærheden af Calcutta findes et Par Papirfabrikker, der nu med den daarlige Kurs kunne konkurrere med os. Desuagtet solgte jeg for en norsk Træmasse- og Papirfabrik til et Par Firmaer derude saavel brunt Pakpapir som de saakaldte Backingboards. Disse sidste, der leveres i Format 9"×11" og veier ca. 50—60 $\text{\textit{H}}$ pr. etw., benyttes ved Garnpakningen til at stive Pakken op med og bar tidligere udelukkende været leveret af de indiske Papirfabriker. Jeg opnaaede forholdsvis gode Priser for saavel Papir som Backingboards, idet det Første blev solgt til £ 11. 5. 0. og de sidste til £ 12. 10. 0. pr. Ton cif. Calcutta. De forholdsvis gode Priser opnaaede jeg, da det norske Papirs betydelige Overlegenhed i Kvalitet absolut indrømmedes. Hvad jeg ogsaa i Calcutta blev nøie paalagt var at paase og sørge for, at Pakning og alt, hvad der stod i Forbindelse med Forsendelsen, blev saa nøie og saa vel udført som muligt. Og Pakningen af Varer, der sendes til Calcutta, maa gjøres endnu omhyggeligere end af Varer, der gaar til Bombay, da Dampskibsforbindelsen med Calcutta ikke er saa udviklet som med Bombay. Der er ikke saa ofte Anledning til at faa skibet til Calcutta, dernæst tager Forsendelsen did en forholdsvis meget længere Tid, da Skibene anløber flere Steder, og det har hændt mig, at ved Fremsendelse af Gods herifra har der foruden i Hamburg ogsaa fundet Transshipment Sted i Liverpool. Alt dette tilsammentaget gjør, at den største Akkuratesse maa anvendes.

En stor, ja, overordentlig stor Artikel i Calcutta er Kasser til Pakning af The. Disse Kasser importeres fra Japan og leveres til en saa billig Pris, at det hidtil ikke har været muligt for norsk Fabrikat at trænge igjennem. Det lykkedes mig dennegang under mit Ophold der at opnaa en fast Ordre paa 500 Kasser. Jeg kunde have faaet en større Ordre, men jeg dristede mig ikke til at paatage mig mere, da jeg nemlig paa Stedet accepterede den mig tilbudte Pris, der svarer til $12\frac{1}{2}$ à $12\frac{3}{4}$ pence pr. Kasse cif Calcutta, en Pris, der var saa snau, at jeg tvivlede paa, om jeg uden personlig Tab skulde kunne slippe fra Affæren. Jeg havde imidlertid foresat mig, at jeg for enhver Pris vilde søge at faa norske Kasser indført paa det Indiske Marked, og jeg syntes, at det skulde være besynderligt, om ikke norskt Trævirke skulde kunne leveres ligesaa billigt som japanesiskt.

Kassens Dimensioner ere:

Top og Bund	24"	×	19"	×	$1\frac{1}{2}$ "
Siderne	. . 25"	×	19"	×	$1\frac{1}{2}$ "
Enderne	. . 18"	×	19"	×	$1\frac{1}{2}$ "
4 Stkr. Labank	$1\frac{1}{2}$ "	×	19"	×	$1\frac{1}{2}$ "

Disse Kasser, der i disse Dage allerede ere sendte til Calcutta, ere nærmest at betragte som Prøver, og det afhænger nu af denne Prøvefor-sendelse, hvorvidt større Ordres skal resultere. Jeg har anmodet Modtageren om, at han personlig maa overbevise sig om Kassernes Kvalitet og Godhed og underrette mig om, hvad Resultat han kommer til, og saasnart hans Svar indløber, skal jeg sende Departementet Meddelelse. Den aarlige Import til Calcutta af Thekasser dreier sig om 1 à $1\frac{1}{2}$ Million Stykker, saa det vilde være af ganske stor Betydning, om denne Forretning kunde bringes over paa norske Hænder. Paa Ceylon benyttes ogsaa de samme japanesiske Kasser, og kan vi komme ind paa Calcuttamarkedet, vil det ikke være nogen Vanskelighed at erobre ogsaa dette Marked.

Af andre norske Artikler, som benyttes i Calcutta, er da naturligvis ogsaa Fyrstikker, men som meldt i mine tidligere Indberetninger, er der desværre for Tiden intet at udrette for norske Agenter i denne Artikkel, da denne Forretning er i engelske Hænder.

De i min Indberetning fra Bombay omtalte Hakke- og Spadeprøver, som jeg sendte hjem, er bleven tilstillet et Par Fabrikker, som nn er i Gang med at fabrikere nogle Prøver, som jeg snarest skal sende ud til Indien. Hvis nu disse viser sig praktiske og gode og Prisen er rimelig, vil disse, foruden i Bombay, ogsaa finde et betydeligt Marked over det ganske Indien, som repræsenteres ved de 4 store Importsteder Bombay, Calcutta, Madras og Kurrachee. Jeg besøgte dennegang ogsaa Madras, som imidlertid er en By, der i kommerciel Henseende er gaaet meget tilbage, og hvor jeg fik det Indtryk, at vi ikke vilde faa noget mere betydningsfuldt Marked. Jeg gjorde dog Overenskomst med et større Firma der paa Pladsen om at repræsentere mig for Importen af norske Artikler.

3. Indberetning dateret 28 November 1893.

I min Indberetning fra Bombay dateret 28de Januar d. A. omtalte jeg hvilken uheldig Indflydelse den stadig synkende Kurs paa Rupeen havde paa alle Forretninger paa Indien, og at dette selvfølgelig ogsaa influerede stærkt paa Salget af vore Artikler derude. Som man havde tænkt sig, maatte der paa en eller anden Maade søges rettet derpaa, og dette er nu skeet, idet Rupees Værdi er nu bleven bestemt at skulle være lig 1 sh. 4 pence. Imidlertid viser det sig, at denne pludselige Forskjel i Værdi praktisk ikke er saa let at gennemføre, saa Kursen endnu er en Smule varierende; men alt tyder dog paa, at den lidt efter lidt vil øge sig opover til at blive fix 1 sh. 4 pence. Naar man betænker, at en Rupee, der oprindelig var lig 2 shillings, lidt efter lidt gik ned til en Værdi af 1 sh. 2 pence, saa vil man forstaa, hvorledes dette maatte have en uheldig Indflydelse paa al Handel, og med hvilken Glæde den faste Kurs, selv om denne var liden, blev hilset. Omsætningen har som sagt været i Aftagende, da med den synkende Kurs Priserne stadig er gaaet nedad, saa Fabrikantene har refuseret de oversendte Ordres. Imidlertid ser det nu ud til en Forandring til det Bedre, da i den senere Tid de tilbudte Priser ere blevne accepterede.

Papirpriserne har været daarlige, men ere nu i sagte Opadgaende; dog kan ikke det Indiske Marked holde Følge med den Stigning, som Priserne herhjemme har taget i den sidste Tid, og som jo har været colossale. Papir, som jeg tidlig i Sommer kunde levere cif Bombay for $1\frac{5}{8}$ pence pr. $\mathcal{B}$, kan nu ikke leveres under $1\frac{3}{4}$ d, hvilket jo er en svær Forskjel, og det tager en god Del Tid inden Kjøberne i Indien kan bringes til Forstaaelse af, at en saadan Prisforhøielse kan komme saa pludselig. Men Priserne derude ere jo nødte til at følge med, og norsk Papir vil altid komme til at have et betydeligt Marked i Indien og specielt, naar Fabrikerne herhjemme har faaet en større Erfaring, først og fremst for hvad Slags Papir der bruges, og dernæst for en nøiagtig og præcis Udførelse af Ordren. Foruden det almindelige brune Pakpapir, der bruges ved industrielle Bedrifter, gaar der ustyrtelige Kvantiteter af hvidt „glaced and unglaced potpaper“ i lette Vægter. Det har havt sine Vanskeligheder at faa dette anbragt hos Fabrikerne, fordi Vægterne har været for smaa, og dernæst fordi Glaceringen ikke har kunnet udføres tilfredsstillende. Saa snart der kan leveres et fuldt ud tilfredsstillende Papir „glaced and unglaced“ i Vægter fra 32 — 34 Gram pr. $\square$ Meter, vil Norge have et fast og sikkert Marked for denne Slags Papir. Jeg har al Grund til at tro, at jeg tilslut skal lykkes fuldstændig at trænge igjennem i Indien med vort norske Papir, og i ethvert Fald ved jeg, at enkelte Papirfabrikanter omgaaes med den Tanke, at indlægge Maskiner, der passer for det Indiske Marked, og at en enkelt allerede er i Færd dermed, saa forsaavidt har jeg tildels lykkedes, som jeg har opnaaet at vække Papirfabrikanternes Opmærksomhed og Interesse for det Indiske Marked.

Prisen paa høvlede Bord har været omtrent den samme, som jeg meldte i min Indberetning fra Bombay den 28de Januar iaar, underliden har Priserne været lidt mindre og undertiden lidt høiere. Følgende Ordres, dateret Bombay den 21de Oktober paa 25 Tons $1\frac{1}{2}'' \times 6''$ og 25 Tons $\frac{3}{8}'' \times 6''$, virkeligt Maal, altsaa høvlet af $\frac{5}{8}'' \times 6\frac{1}{2}''$ og $1\frac{1}{2}'' \times 6\frac{1}{2}''$, i Længder fra 12

Fod og opover er placeret til £ 4. 2. 6. pr. actual Ton à 50 Cubicfeet cif Bombay, og en Ordre dateret 28de October paa 50 Tons $\frac{1}{2}$ " $\times$ 6" og 10 Tons $\frac{3}{4}$ " $\times$ 6" virkeligt Maal (høvlet af $\frac{5}{8}$ " $\times$ 6 $\frac{1}{2}$ " og $\frac{7}{8}$ " $\times$ 6 $\frac{1}{2}$ " i Længder fra 12 Fod og opover er placeret til £ 3. 16. 3. pr. actual Ton à 50 Cubicfeet cif Bombay. Af andre Trævarer gaar der ogsaa ikke saa lidet af 3" $\times$ 12" Planker. Disse kunne vi desværre ikke levere fra Norge, medens Sverige derimod kan, og har vore Concurenter derved en Fordel for os, da Kjøberen helst gaar did, hvor han kan faa sit hele Behov tilfredsstillet. Fra Bombay sendte jeg hjem som Prøve endel Rafter, der bruges til Støtning for Pakning af Baller etc., og som holdt følgende Dimension: 34" $\times$ 1 $\frac{1}{2}$ " $\times$ $\frac{1}{2}$ ". Jeg har sendt ud 1 Ton af disse som Prøve, men er endnu uden Underretning om, hvorledes disse vilde falde ud.

En Artikkel, som jeg allerede nu med fuld Bestemthed tror at kunne sige, at jeg har lykkedes at indføre paa det Indiske Marked er Kassebord til Thekasserne. Som jeg meddelte i min Indberetning fra Calcutta af 28de April, havde jeg der opnaaet en Prøveordre paa 500 Kasser, som blev sendt deraf i Slutningen af April. Da man imidlertid ved Forretninger paa Indien maa vænne sig til at være taalmodig, da man dernede betænker sig baade 2 og 3 Gange, før man begynder at indføre noget nyt, saa var det først i Slutningen af forrige Maaned, at jeg fik en Skrivelse, der korteligen udtaler, at Kasserne ere godkendte, og samtidig anmoder man mig om at sende derned 5 000 Stkr., der ogsaa nærmest maa betragtes som Prøver. Senere har jeg havt et Par telegrafiske Ordres paa at sende flere, saa jeg, som sagt, har al Grund til at tro, at disse Kasser med Tiden vil kunne indarbejdes dernede. Det vilde under disse Omstændigheder kanske have været heldigt, om jeg iaar atter havde kunnet reise ud til Indien, men da jeg fik Meddelelse om, at Kasserne vare approberede, var det forsent at melde sig til et af Stipendierne. Det kan kanske ogsaa være, at det heldigste er, at jeg først til næste Aar kommer ud til Indien, saa jeg i Mellemtiden kan træffe alle de Forberedelser og Undersøgelser, som ere nødvendige forat faa en saa vigtig Sag fremmet. Foruden Calcutta maatte da ogsaa Ceylon besøges, da jeg antager, at Ceylon bruger ligesaa mange Kasser som Calcutta, og det følger af sig selv, at hvis Kassen kan bruges paa det ene Sted, saa maa den ogsaa kunne være anvendelig paa det Andet. Jeg har forresten allerede tilskrevet enkelte Firmaer i Colombo for at høre deres Mening, idet jeg har forklaret dem, at Kassen var approberet i Calcutta. Kassen er af samme Dimention, som nævnt i min Indberetning af 28de April iaar. Prisen er nu omtrent en halv pence mindre pr. Kasse, men saa er Leverandøren til Gjengjæld ikke bunden til at Kassen skal bestaa af et bestemt Antal Stykker, ligesom Virket kan være saavel Furu som Gran.

Den Hakke og Spade, som jeg sendte hjem til Prøve, har det desværre vist sig umuligt at kunne levere til de i Indien gangbare Priser, saa for Tiden er der liden Udsigt til, at der er noget at gjøre for os i Indien med den Slags Industri. Det er væsentlig i Papir og de forskjellige Sorter Trælast, hvori Norge kan udrette noget i Indien, men disse Artikler spille jo for vort Land en saa stor Rolle, at det nok er Umagen værd at arbejde disse frem, og forresten har Norge endnu forliden Smaaindustri og iallefald arbejdes der endnu med disse i for liden Skala til at vi kunne concurere med de store industriudførende Lande. Jeg har ogsaa forsøgt at importere Indiske Sager til Norge, og har jeg foruden de Indiske Kips (saltede eller

med Arsenik indsatte Kohuder) indført Indiske Cigarer, som med Tiden kan blive en Artikkel, dernæst Indiske Gulvtæpper, der udmærker sig ved sine originale Mønstre og store Styrke samt endvidere Indiske Sølvsager, der beviser et originalt Arbejde, men i mange Henseender er lidt mangelfuldt i Udførelsen til egentlig at kunne ramme den europæiske Smag. De Varer og Artikler, som jeg har omsat til og fra Indien i det sidste Aar gaar op i tilsammen Kr. 193 605.58, ligelig fordelt paa Export og Import.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 2.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1894.

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

Bilbao.

Skibsudgifter og Havnekatymer i Bilbao Distrikt. *)

Skibsudgifter.

- A. Lodspenge for ind- og udgaaende Fartøier.
1. For Underretning om hvor mange Fod Vand, der er paa Baren (betales kun af Seilskibe) P.tas 6.25
 2. Til Overlodsens (Piloto mayor) " 9.20
 3. - Lodsens, pr. spansk Fod af Dybgaaende " 2.50
 4. For Lodsbaaden betaales alt efter de forskjel-
lige Ankerpladse i Havnen saaledes:
Fra Søen til Portugalete, Sestao og Floden
Cadaguas Udløb (obligatorisk) " 25.00
Fra Portugalete til Desierto, fri- } Om Dagen " 20.00
- Do. - Bilbao } villig " 37.50
- Søen til Portugalete og Sestao, om Natten " 37.50
- B. Toldpapirer for ind- og udgaaende Skibe i Ballast " 9.00
Do. med Ladning " 15.00 à 20.00
- C. Havnetelegram efter Lods og Tougbaad " 4.50
- D. Søprotest, almindelig " 12.60
Do., extra " 15 00 à 25.00
- E. Tougbaadspenge for Ind- og Udgaaende efter Akkord:
ellers,
Fra Søen til Portugalete pr. Reg.-Ton " 0.62
- Do. - Desierto - — " 0.75
- Do. - Zorroza og Olaveaga - — " 0.87
- Do. - Bilbao - — " 1.00
- F. Havneafgifterne for al Last fra Europa ere P.tas 1.25 pr. Ton død
Vægt, til Toldboden d. v. s. regulære Havneafgifter, og andre P.tas 1.25.
pr. Ton. d. V., ekstraordinært Tilskud til Havnearbeiderne i Floden
Nervion, undtagen for Kullast, i hvilket Tilfælde der betaales P.tas 0.25
til Toldboden og P.tas 0.25 til Havnearbeiderne. Skibe kommende med
Last fra Amerika betale P.tas 2.50 pr. Ton, d. V., til Toldboden og
andre P.tas 2.50 pr. Ton d. V., til Havnearbeiderne. Skibe, der af-
gaar med Last til europæiske Lande, have at betale:

*) Se ogsaa Hefte No. 3 for 1893, Pag. 43 ff.

For Generalkargo: P.tas 1.25 pr. Ton, d. V. (P.tas 1.00 til Toldboden og P.tas 0.25 til Havnearbejderne) og for Minerallast: P.tas 0.75 (0.25 til Toldboden og 0.50 til Havnearb.).

Skibe, der afgaa med Last til Amerika, have at erlægge: For Generalkargo P.tas 2 til Toldb. og 0.25 til Havnen, for Minerallast P.tas 1 til Toldb. og 0.50 til Havnen.

G. Mæglercourtagen er P.tas 100.00. Comission ved Fragtslutninger er 2 % til europæiske og 5 % til amerikanske Havne.

Havnereglement.

- Art. 1. Skibenes Ind- og Udseiling over Baren dirigeres af Overlodsens (El Piloto mayor) fra det i Portugalete placerede Taarn ved Hjælp af Signalfag, et rødt for Indgaaende og et hvidt for Udgaaende.
- Art. 4. Skibe, der skal forlade Havnen, kan iværksætte dette fra høist 2 Timer før Høivande; Skibe for Indgaaende indtil 2 Timer efter Høivande.
- Art. 5. Overlodsens fastsætter for hver Dag Maximum af Dybgaaende for Skibenes Ind- og Udgaaende, alt efter Vandstanden paa Baren.
- Art. 8. Skibe med Bestemmelse for Bilbaos Havn skal tage Ordensnummer paa Semaforen etableret ved „Punta Galea“, i hvilken Hensigt Skibet, saasnart Semaforen er isigte, skal heise Nationalflag og sit internationale Kjendingsignal.
- Art. 9. Lastede Skibe har Fortrinsret for de i Ballast kommende. Ligesaa Seilskibe, alt efter Tilstanden paa Baren.
- Art. 10. Forsøg paa at bryde Ordensrækken, uden speciel Tilladelse af Overlodsens, medfører for vedkommende Skib ikke alene Strafansvar, men ogsaa Erstatning for den et andet Skib derved forvoldte Skade.
- Art. 12. Stedet for Fortøiningen bestemmes af vedkommende Sektionsadjutant. I Tilfælde af at Kaiplass for Øieblikket mangler, fortøies midlertidig i Bøie i Floden eller Bugten ved „Axpe“.
- Art. 15. Tilladelse til Afseiling gives kun mod Forevisning af Toldudklaringscertifikat for Marinekommandanten eller vedkommende Adjudant. For at erholde Sundhedspas skal af udenlandske Skibe paa Marinekommandantens Kontor forevises Udklaringscertifikat fra vedkommende Konsul.
- Art. 17. Til Veiledning for de om Natten kommende og afgaaende Fartøier placeres en rød $\frac{1}{2}$ Minuts Blinklanterne paa Toppen af Taarnet i Portugalete med Lys i østlig Retning. Skibets ombordværende Lods skal give tvende Signalstød med Damppipen som Tegn paa at Lyset er forstaaet. Saafremt dette Tegn ikke høres, vil Lanternens Blinken gjentage sig indtil Skibet giver det ovenfor nævnte Tegn. Derefter vil Lanternen blive fæstet og Skibet kan begynde at gaa fremover.
- Art. 17. For at bestemme Styreretningen mod N. O. eller S. O. placeres en Lygte med naturligt hvidt Lys paa den ene eller anden Side af den røde Lanterne.
- Art. 19. Naar Baren paa Grund af Veiret ikke er passabel og Skibes Ind- og Udgang maa nægtes, vil den røde Blinklanterne blive stillet med Lyset mod de ankomende eller udgaaende Skibe 4 eller 5 Minutter, hvorefter den borttages.
- Art. 20. 2 Timer før og 2 Timer efter Høivande vil Floden blive oplyst med elektrisk Lys fra „Desierto“ til den nye Kais Endepunkt ved „Portugalete“, en Længde af $3\frac{1}{2}$ Kilometer.

- Art. 22. Skibe, som ankomme om Natten, har at ankre i Flodens 4de Sektion.
- Art. 23. Hverken Dag eller Nat maa den høieste tilladte Fart overstige 3 Mil pr. Time. Naar 2 Skibe mødes, vil de begge have at lægge Roret Bagbord.
- Art. 24. Bugserbaadtjenesten er ikke obligatorisk. Kun i Tilfælde af Haverier, enten paa Baren eller i Floden, beordrer Marinekommandanten eller hans Delegerede Assistance af Bugserbaad for vedkommende Interesseredes Regning, og erlægges Betalingen efter for saa Tilfælde fastsat Tarif.
- Art. 28—31 giver nærmere Regler for Anvendelse af Kystlodsen og Havnelodserne for de 4 Sektioner, hvori Floden Nervion er delt.
- Art. 32. Skibe, som haler til eller stikker ud fra Kaierne eller foretager en hvilken som helst Bevægelse i Floden uden at være i Besiddelse af den nødvendige Tilladelse eller uden at medhave Lods fra vedkommende Sektion, vil ifølge Kgl. Res. af 21 Februar 1867 blive mulkeret med det dobbelte af hvad der efter Tarifen bliver at erlægge for den foretagne Handling, hvilken Mulkt vil blive ilagt af Marinekommandanten. Desuden gjøres Skibet ansvarligt for muligens forvoldt Skade paa Havnearbejderne eller andre Skibe.
- Art. 37. Hvis det paa Grund af stærk Vind eller Strøm ansees nødvendigt at Skibene forstærker sine Fortøjninger, vil et blaat Flag blive heiset fra de respektive Havneadjutanter Kontorer.
- Art. 43. For hver Losning eller Lastning af Ballast, hvortil Tilladelse maa ansøges hos Marinekommandanten, betales Ptas 2.50 til Havnepolitiet for Vagthold.
- Art. 45. Alle i Floden fortøjede Fartøier skal om Natten fra Skumringstiden til Dagslysningen udhænge paa Fokkemasten eller anden bekvem Plads forud en Lanterne med rundt almindeligt Lys 6 Meter over Dæk og med mindst en Mils Synsvidde. En lignende Lanterne bliver at udhænge 1 a 2 Meter over Agterenden.
- Art. 46—60 giver Regler om Anvendelse af Lægtene samt Pasagerbefordringen paa Floden.
- Art. 62. Det er forbudt at udkaste Aske, Ballastreter eller Affald i Floden. Alle saadanne Sager bliver at bringe fraborde og henlægge paa de dertil bestemte Steder.
- Art. 65. For Overtrædelse af ovenstaaende Regler har den Skadegjørende foruden at udrede Erstatning, at erlægge den Mulkt, der af Marinekommandanten fastsættes.

Lodsreglement.

- Art. 1. Alle, saavel Kyst- som Flodlodsning vedrørende Sager sortere direkte under Marinekommandanten.
- Art. 2. For at vejlede Skibene over Baren er beskikket tvende Overlodse. Den ældste af disse er Lodsernes umiddelbare Chef.
- Art. 5. Lodserne kunne benytte til Tjenesten enten Steamlaunches eller større Baade. Disse skulle gaa ud for at møde Fartøjerne mindst saa langt, at de ligge udenfor en Linie, der tænkes trukket fra „Castro Urdiales“ til „Cap Villano“.

- Art. 8. Foruden Indseilingslodserne er der for Tjeneste i Flodens 1ste, 2den og 3die Sektion Lokal- og Fortøiningslodse. Disse skulle lodse Skibene i selve Floden og være tilstede ved Fortøining og Loskastning.
- Art. 9. Lokallodserne skulle ved Indseiling i Flodens 4de Sektion ved Portugalete overlade Resten af Lodsningen til Kystlodserne.
- Art. 13. Vedkommende Skibsførere, Redere eller Konsignatører have, i Tilfælde af Forsømmelse af et eller andet i Tjenesten fra Lokallodsernes Side, at indgive Klage til vedkommende Sektions Adjutant, som enten selv irettesætter Lodserne eller anmelder Sagen for Marinekommandanten.
- Art. 16. Enhver Lods er forpligtet til at yde Tjeneste, naarsomhelst saadan forlanges af Skibene, og skal, selv om ikke Lodssignal heises, i Tjenestens Medfør nærme sig indløbende Fartøi.
- Art. 17. I Tilfælde af Skibsførerens Vægning ved at modtage den første sig meldende Lods, skal dobbelte Lodspenge erlægges.
- Art. 18. Indseilingslodserne skulle altid have med sig en legaliseret Kopi af sin Bestalling som Kyst-, Bar- eller Havnelodse. Dette Dokument har Lodsens at forevise Skibsførerne ved Ombordkomsten. Ligeledes har de at overlevere Kapteinerne paa Fartøier, der første Gang ankommer til Bilbao, et Exemplar af Havnereglementet og et lignende af nærværende Lodsreglement, for at vedkommende Skibsførere kan gjøre sig bekendte dermed. Lodserne skulle desuden mundtlig afgive de til Forstaaelsen af Reglementerne nødvendige Forklaringer, isærdeleshed med Hensyn til Paabud om ved Observeringen af Semaforen paa „Punta Galea“ at heise Nationalflag og internationale Kjendingssignal for derved at kunne faa det Ordensnummer, som gives dem fra Semaforen for Indseiling over Baren. Dette Nummer bliver, naar det er forstaaet, at heise paa en af Skibets Mastetoppe. Uden dette Ordensnummer vil Skibet blive nægtet Indseiling.
- Art. 19. Hvis Føreren paa et Skib, som har Lods ombord, undlader at opfylde et hvilket som helst Paabud, der findes foreskrevet i de af Lodsens Føreren overleverede og nærmere forklarede Reglementer, skal Lodsens strax nedlægge Protest, og ved Ankomsten til Land rapportere det skete til Overlodsens, som paa sin Side indgiver den nødvendige Rapport til Havneautoriteterne. Disse kunne derefter, hvad enten Kapteinens Overtrædelse af Reglementet angaar Ordensnummeret for Overseilingen over Baren eller et hvilket som helst andet Paabud, alt efter Sagens Prov ilægge Kapteinen en Mulkt. Mulktens Størrelse vil staa i Forhold til den skede Overtrædelse; er nogen Skade derunder foranlediget, vil Kapteinen gjøres ansvarlig for samme.
- Art. 21. I „Portugalete“ er oprettet et Bureau, der bestyres af Bilbaos Kystlodse og staar under Overlodsens Tilsyn. Til dette Bureau skal Skibsførerne eller vedkommende Konsignatører hevende sig for at bestille Lodser og for at erholde andre Oplysninger, de maatte ønske. Bureauet skal være et Mellemed mellem Skibsførerne og vedkommende Konsignatører.
- Art. 22. Hver Lods skal være i Besiddelse af en Talonbog med Text paa Spansk, Fransk og Engelsk, forat Skibsførerne kan udfylde og undertegne samme som Bevis for udført Lodsning. Hvis en Skibsfører skulde nægte at udfylde og undertegne Talonen, skal Lodsens ved Ilandkomsten underrette Oversodsens derom, for at denne kan dømme i Sa-

gen. Hvis der af Undersøgelsen resulterer, at Lodsens rigtig har betjent Fartøiet og fortjent sit Tilkommende, udfylder Overlodsens Talonen og autoriserer Betalingen.

- Art. 24. Enhver Lods, som assisterer et Fartøj ved Indseilingen, har Fortrinsret til Udlodsning, saafremt ikke nogen begrundet Klage over Lodsningen ved Ankomsten er indgivet af Skibsføreren. Vedkommende Lods er berettiget til at overdrage Udlodsningen til anden Indseilingslods. I Tilfælde af Overdragelse skal Skibsførerens Indvilgelse indhentes, i modsat Fald skal det indberettes til Overlodsens, som da har at beskikke en anden Stedfortræder.

Den Lods, som præsenterer sig ombord som Stedfortrædende ved Udlodsningen, skal medhave et Papir, indeholdende Substituentens og Substitutens Navne, legaliseret af Overlodsens, hvilket Papir skal overgives til Skibsføreren.

- Art. 26. Hvis en Skibsfører ikke sender Bud i rette Tid for at erholde Udseilingslods og paa Grund af beleiligt Høivande eller anden Grund benytter en Lokallods til Lodsningen til „Portugalete“ og der optager Udseilingslodsens, skal han betale denne, som om han havde lodset Skibet fra Afseilingspladsen, foruden at betale Lokallodsens hans Tilkommende for den Strækning, han har lodset.

- Art. 27. I alle Tilfælde af Grundstødning eller anden Skade i Floden, foranlediget ved at Skibet ikke har fulgt Lodsens Forskrifter, bliver Skibet alene ansvarlig; ligesaa ved Tab af Høivande. Skibsføreren maa desuden betale Lodsens efter Tarifen, hvilket ogsaa vil blive Tilfælde, naar Kapteinen, omendskjønt Lodsens paa Grund af Skibets Dybgaaende eller anden Aarsag fraraader Skibets Afseiling, alligevel paastaar at ville afgaa.

- Art. 28. I Tilfælde af at et Skib ved Lodsens aabenbare Forsømmelighed ikke kommer ud ved den bestemte Høivandstid eller lider nogensomhelst Skade ved dennes Feil, skal Vedkommende øieblikkelig suspenderes fra Tjenesten og Skibet er ikke pligtig nogensomhelst Lodsbetaling. Der skal derefter skrides til nøiagtig Undersøgelse af Lodsens Forhold.

- Art. 30. Ethvert Skib, som forsøger at seile ind eller forlade Havnen, saasnart denne ikke er navigabel, udsætter sig for totalt Forlis samt for i længere Fremtid at gjøre Passagen ind og ud utilgængelig. Skibet paalægges i saa Tilfælde indtil høieste Mulktbeløb, nemlig P.tas 2 500, saafremt det kommer uskadt fra Forsøget. Indtræffer Havari, er det ansvarlig for al Skade.

- Art. 31. Hvis et Fartøj forcerer Baren i Uveir, endskjønt Havnen da er lukket og Lodserne ikke udgaa, vil, da Humanitetshensyn gaa over ethvert andet, Overlodsens fra Taarnet i Portugalete have at give de nødvendige Signaler for Styringen, ifald Fartøiet skulle komme i en kritisk Stilling. Ligeledes vil der findes en Veiledningsbaad tilstede, for i Forening med Signaler at medvirke til en lykkelig Indseiling. Veiledningsbaaden fører rødt Flag med Bogstaverne P. M. i hvidt. En anden Baad med Lods vil være tilstede i Nærheden af Veiledningsbaaden for at borde Skibet saasnart som muligt og lodse det op til den bestemte Ankerplads.

Lodsens, som i saadant Tilfælde assisterer Skibet, har Ret til at forlange Afgift, som om han var kommet ombord udenfor Baren.

- Art. 33. Hvis et Fartøi med Destination for Bilbaos Havn tager Indseilingslods ombord ude paa Havet, og siden af en eller anden Aarsag ikke effektuerer Indseilingen 36 Timer derefter, regnes Lodsafgiften i Overensstemmelse med Tarifens Bestemmelser, saafremt Skibsføreren ønsker at beholde Lodsen ombord. Hvis Skibsføreren foretrækker at ilandsætte ham, skal han landsætte ham for egen Regning. Den landsatte Lods har desuden Fortrinsret til Indlodsnings, saafremt han da er tilstede, og hvis han ikke har givet Grund til Klage i sin Optræden ligeoverfor Kapteinen.
- Art. 34. Alle Skibe, der overstiger 50 Registertons, ere nødtte til at tage Lods for sin Ind- og Udseiling over Bilbaos Bar. Uanset Drægtighed ere alle fremmede Skibe forbundne til at benytte Fortøiningslodse. Skibe, bestemte til 2den Sektion eller „Olaveaga“, skulle i alle Tilfælde tage Lokallods, under hvis Ledelse de fortsætter Videreseilingen og Fortøiningen.
- Art. 37. Hvis en Skibsfører af hvilkensomhelst Grund klager over en Lods og ikke er tilfreds med Overlodsens eller Sektionsadjutants Dom, men overgiver Sagen i Marinekommandantens Hænder, og denne efter Undersøgelsen finder Klagen ubegrundet, skal Skibsføreren som Erstatning for Tidsspilde betale Lodsen, hvis det er en Indseilingslods, 10 P.tas, og hvis det er en Lokallods 5 P.tas pr. Dag, saalænge Undersøgelsen paa gaar.

Havnekutymer.

For Losning af Dampskibe af mindre Drægtighed stipuleres 200 Tons pr. Dag; for Dampskibe over 400 Tons Reg. 250 à 350 Tons pr. Do.; Trælast 100 à 110 Std. pr. Do.; Kul indtil 500 Tons pr. Do. For Seilskibe: Trælast 25 à 30 Std. pr. Dag; Petroleum 1 500 à 2 000 Kasser pr. Do.

For Dampskibe ansees Liggedagene at dreie strax efter at Skibet er indklareret paa Loldboden; Seilskibe 24 Timer efter.

Liggedagene begynder at dreie naar Skibet er kommet til Losseplads, og erholdes saadan i Almindelighed strax ved Ankomsten.

Lægtring foregaar yderst sjelden, og kun af Seilskibe, der med Clausel „always afloat“ fordrer Skibet lettet for at komme til Losseplads; i saa Tilfælde betales Lægtringen af Modtageren og Liggedagene dreier fra Lægtringen er begyndt.

Skibet er ikke ansvarlig for Lasten i Lægterne, da Forpligtelsen er „deliverance ship side“.

Ved Losning af Trælast og Træmasse kvitterer Skibet for hver Dag dette ifølge Overenskomst med Modtageren om Tælling af Lasten skal foregaa.

Ladningen leveres frit til og fra Skibssiden.

Ladningen leveres ved Skibssiden eller ved Skibets Bougporte og besørges videre iland for Modtagerens Regning og Resiko.

Liggedagene ophører ikke at dreie saasnart Losning eller Lægtring er paa begyndt.

Omkostningerne ved Ombordbringelse af Stuaage vedrører ikke Skibet.

Ved Losning af Klipfisk foretages denne af Modtagerens Folk og for dennes Regning fra Skibets Rum. Hvad Trælast angaar kan ethvert Fartøi benytte sit eget Mandskab til Losning, men da denne Vare sædvanlig mod-

tages saa hurtigt Skibet kan levere, tages i Almindelighed Dagarbeidere fra Land tilhjælp. Deres Dagløn er P.tas 5.

Veining foretages iland af Toldboden saavel ved Losning som Lastning, dog ikke ved Kul, Trælast og Is.

Arbejdsdage ansees hver Dag som ikke er Søndag eller foreskrevet Helligdag. Regndage betragtes ikke som Arbejdsdage. Arbejdstiden er i Reglen fra Kl. 6 Morgen til Kl. 6 Aften med $\frac{1}{2}$ Times Frokost samt 1 Times Middag.

Arbejdsdage for Losning af Klipfisk regnes kun medens Toldboden er aaben.

Krudt og Petroleum maa ikke losses ovenfor Zorroza, 3 Km. fra Bilbao, ellers ingen specielle Regler.

For saavidt Certepartiet intet specielt stipulerer, kan Fragten erholdes for det lossede Kvantum for hver Dag. I Almindelighed deles Fragten i 2 à 3 Inkassationer ifølge sammes Størrelse.

I Almindelighed indeholder Certepartiet og Connossementet „fri for Vægt“.

Liggedagspengenes Størrelse beror paa Overenskomst.

Kaipenge er for Skibets Regning. For Lastning af Mineral har de forskellige Minekompanier udfærdiget specielle Regler, som findes tilgængelige i Trykken.

Coruna.

Tonnage og Havneafgifter:

Varer fra spanske Havne og sammes Kolonier	P.tas 1.69 pr. udlosset Ton
— - europæiske Havne	„ 2.81 - — -
— - udeneuropæiske Do.	„ 5.62 - — -

Disse Afgifter erlægges i Afmindelighed af Lastemodtagerne, endskjøndt de afkræves Skibet.

Lodspenge:

	Fra 70 til 200 Tons.	Fra 201 til 500 Tons.	Over 500 Tons.
	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
Fra $\frac{1}{2}$ Mil nordenfor „Bajos Jacentes“ indtil Ankerpladsen, eller omvendt	30	40	50
Imellem „Jacentes“ og „Bajo Cabanis“ . .	20	30	40
Imellem „Bajo Cabanis“ og Fortet San Anton	15	25	35
Fra „San Antons“ Paralel og indover betales som for en Omfortøining i Havnen . .	10	10	20

Skibe, der efter et Tidsrum af 24 Timer efter Udgaaende atter ankomme til Havnen, betaler kun halv Lodsafgift, saavel for Ind- som for Udgaaende. I Lodsafgiften indbefattes Betaling for Lodsbaaden. Extra Lodspenge erlægges ikke for Ind- eller Udløb ved Nattetid.

Havnekutymr.

For Lastning af Dampskibe stipuleres: Klipfisk indtil 100 Tons, Kul 200 Tons pr. Dag. For Seilskibe: 80 Tons pr. Do. Trælast, der importeres pr. Seilskibe ca. 70 Tons pr. Dag.

Liggedagene regnes fra det Tidspunkt Skibet er færdig til Lastning eller Losning.

Her behøves ikke at vente paa Losseplads, da i Regelen Lægtene benyttes. Lægtringen betales af Modtageren.

Liggedagene dreier, efter at Skibet er indklareret paa Toldboden.

Skibet er ikke ansvarligt for Lasten i Lægterne.

Først naar Lasten er ombord er Kapteinen forpligtet at kvittere.

Lasten leveres frit til og fra Skibssiden.

Lastens Stabling vedrører ikke Skibet.

Lastens Stuaage er for Skibets Regning.

I Almindelighed benyttes Skibets Mandskab, naar undtages Losning af Klipfisk.

Aflasteren maa opgive Vægten.

Arbejdsdagen regnes fra Kl. 6 Morgen til Kl. 6 Aften, fraregnet 3 Timer til Frokost- og Middagsmaaltiderne.

Skiber, der bringer explosive Varer, maa fortpøje udenfor Fæstningen eller i Afstand fra andre Fartøier og rødt Flag maa heises; Petroleumsfartøier undtages.

I Almindelighed betales Fragten efter endt Losning, men man kan hver Dag fordrø Fragten udbetalt for det udløssede Kvantum.

Skibet er ikke ansvarlig for Vægten.

Liggedagspengenes Størrelse er som oftest nævnt i Certepartiet; afhænger ellers af Skibets Udgifter.

Her findes ingen Dok.

Ferrol.

Lodspenge:

Indtil	200 Tons	.	.	.	.	.	.	.	.	Ptas.	25
—	400	—	.	.	.	.	.	.	.	—	30
—	600	—	.	.	.	.	.	.	.	—	35
—	800	—	.	.	.	.	.	.	.	—	40
Over	1 000	—	.	.	.	.	.	.	.	—	50

Samme Afgifter beregnes saavel for lastede som ballastede Seil- og Dampskibe, ligeledes for Skibe, der anløbe Ferrol som Nødhavn.

For Forhaling betales mellem 15 à 25 P.tas, alt efter Distancen og Skibets Drægtighed.

Forhaling sker med Lods ombord og efter behørig Tilladelse af Havnekapteinen og Toldadministratøren.

Losse- og Lasteafgifter.

For Indlevering til Toldboden af Manifestet med de behørige Stempler etc. etc., der skal være indleveret inden 24 Timer efter lastede Skibes Ankomst til Havnen, betales mellem 25 og 40 P.tas. For ballastede Skibe 20 Pesetas.

Skibe, der ankomme fra europæiske Havne, betale P.tas 1.25 pr. udlosset Ton.

Det samme for Skibe, der afgaa til europæiske Lande med Last.

Skibe, der ankomme fra eller afgaa til udeneuropæisk Havn, betaler P.tas 2.50 pr. ind- eller udlosset Ton.

Skibe, lastede eller ballastede, der anløber Havnen kun for at søge Ordre eller for Nødhavn, betaler intet.

Til Havnearbejderne betales desforuden en Afgift af 25 % af de fra europæiske Havne ankomne Skibe, og de fra udeneuropæiske Havne ankomne betaler en Afgift af 50 %. De samme Afgifter gjælder for udgaaende Skibe.

Fyrafgifter erlægges ikke.

Bugseringstaxten er mellem 5 à 10 £, alt efter Skibets Drægtighed.

For Indtagning eller Udlosning af Ballast betales P.tas 1.25 pr. Ton.

Arbejdspengene varierer mellem 4 og 5 Pesetas pr. Dag; det dobbelte for Nattearbeide.

For Drikkevand betales P.tas 5 pr. Ton.

Opgave over Afgifter for et Skib paa 500 Reg.-Tons, der ankommer med 700 Tons Last fra europæisk Havn:

Indgaaende Lodspenge	P.tas	40.00
Udgaaende Do.	—	40.00
Forhaling	—	20.00
Losseafgift: 700 Tons à P.tas 1.25	—	937.50
Til Havnearbejder 25 %	—	234.50
Manifest & Stempler	—	30.00
Klareringsafgifter	—	25.00

Havnekutymer.

For Lastning af Dampskibe stipulerer 200 Tons pr. Dag. Seilskibe af mindre Drægtighed 40 Tons pr. Dag.

Liggedagene ansees at dreie Dagen efter Skibets Ankomst, eller i Tilfælde fra det Tidspunkt Skibet er kommet til Losseplads.

Lægttere maa benyttes.

Lægtringen er for Skibets Regning.

Liggedagene dreier under Lægtringen.

Saa vel Lastning som Losning foregaar med Lægttere.

Skibet er ikke ansvarlig for Lasten i Lægterne.

Kapteinen kvitterer aldrig før Lasten er ombord.

Ladningen leveres frit til og fra Skibssiden.

Lasten besørger videre iland for Modtagerens Regning.

Lastens Stuing i Skibsrummet er for Skibets Regning.

Skibsmandskabet kan anvendes til Lastens Indtagelse og Losning.

Toldboden veier ind- og udgaaende Last.

Arbejdsdagen regnes fra Kl. 6 Morgen til Kl. 6 Aften, med Fradrag af $\frac{1}{2}$ Times Frokost og 1 Times Middag.

Losning af explosive Varer foregaar paa isolerede Pladser under Havnekapteinens Opsyn.

Halvdelen af Fragten kan fordres efter at Halvdelen af Lasten er udlosset; Resten efter endt Losning. Kapteinen kan fordre Fragtbetøbet deponeret, om Modtageren skulde være af tvivlsom Soliditet.

Skibet er ikke ansvarlig for Vægten.

I Almindelighed stipuleres Liggedagspengene med £ 20 à 25 for Dampskibe af 1 000 Tons Drægtighed.

Kai- og Dokpenge bliver for Skibets Regning.

Gijon.

Havneudgifter.

I Kystfart:

Indgaaende	P.tas 0.21	pr. Ton
Udgaaende	— 0.21 $\frac{3}{4}$	- -

I europæisk Fart:

Indgaaende med Mineral . .	— 1.47	- -
Do. med anden Ladning . .	— 2.35	- -
Udgaaende med Kul og Malm —	0.30	- -
Do. med anden Ladning . .	— 1.55	- -

I amerikansk Fart:

Indgaaende	— 4.70	- -
Udgaaende (undt. Mineral). .	— 3.10	- -

Lodspenge.

	Skibe under 50 Tons.	51—500.	501—800.	801 og over.
	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
Sommer	27.50	32.50	37.50	40.50
Vinter	32.50	37.50	42.00	46.00

Fortøinings- og Forhalings-Afgifter :

I alle Sæsoner.	Skibe under 50 Tons.	51—80.	81—500.	501—800.	801 og over.
	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.	Pesetas.
Forhaling i Havn eller Udhavn	0.00	1.50	2.50	4.00	6 00
Forhaling fra Havn til Udhavn	1.00	3.00	7.50	10.00	12.50
Ankring og Forhaling i Havn og Udhavn	2.00	3.00	7.50	10.00	12.50

Med Hensyn til Skibe, der antage Fiskere til Kystlodser, bemærkes at Betalingen herfor er P.tas 4 pr. „Legua“, medmindre Skibsførere indgaa paa at erlægge et større Beløb.

Viceconsulen anbefaler derfor Skibsførere ikke at afslutte Overenskomst med disse Fiskerlodse, men afgjøre Betalingen ved Skibets Ankomst i Havn. Det bemærkes, at nævnte Lodsning ophører ved den faste Lodsstation, d. v. s. 1 Mil udenfor „Serapio de Mar“.

Havnekytmer.

Dampskibe laster 300 Tons; losser 250 Tons pr. Dag. Seilskibe 30 à 40 Tons pr. Do.

Liggedagene regnes fra naar Skibet er indklareret paa Toldboden, eller Dagen efter Ankomsten, eller i Tilfælde fra den Tid, da Skibet er forhalet til Kaien.

Lægtring er nødvendig for Skibe med mere end 15--16 Fods Dybgaaende.

Lægtring betales efter Certepartiet; men om Skibet er forpligtet at forhale til Kai og saadant ei kan effektueres paa Grund af for stort Dybgaaende, bliver Lægtringen for Skibets Regning.

Liggedagene regnes fra det Tidspunkt Skibet er begyndt at losse, paa Kai eller i Lægtere.

Liggedagene regnes saavel medens Skibet ligger ved Kaien, som under Lægtringen.

Skibet er ikke ansvarlig for Lasten i Lægterne.

Kapteinen kvitterer efter at have Lasten ombord.

Lasten leveres eller modtages ved Skibssiden.

Lastens Stabling paa Kai bliver for Modtagerens Regning.

Kul lastes efter Tørn. Skibe behøver ikke at forhale, da her findes særskilt „Sprut“ for Indtagning af Bunkerkul.

Skibet betaler Lastens Stuvning i Skibsrummet.

Mandskabet kan anvendes til Lastning og Losning, men for Hurtigheds Skyld antages gjerne fremmed Hjælp.

Indgaaende Varer veier Toldboden, udgaaende Jernbanekompaniet.

Arbejdsdagen regnes med 10 Timer; Daglønnen er P.tas 3.50.

Der er speciel Kai for Losning af explosive Varer; under Losning af saadanne Varer er det forbudt at tænde Lamper eller gjøre Ild ombord.

Fragten betales efter endt Losning, men i Tiffælde af Modtagerens Usoliditet kan saameget af Lasten tilbageholdes som Fragtbeløbet udgjør.

Kun ved Lastning af Kul er Skibet ansvarligt for Vægt.

Liggedagspengenes Størrelse bestemmes i Certepartiet.

Her findes ingen Dok.

P a s a j e s.

Losseafgift.

	Kystfart.	Europæisk.	Udeneuropæisk.
For alle Slags Varer	P.tas 0.75	1.25	2.50

Havneafgifter.

For Kul, Cokes, Petroleum, Cement, Tomtønder, Trælast, Harpix i naturlig Tilstand, Salt, Jord og Mineralier, fra alle spanske Havne	P.tas 0.25	pr. Ton
Varer, ikke ovenfor omhandlede	— 0.50	- -
Do., ankomne fra europæiske Havne	— 0.75	- -
Do., ankomne fra udeneuropæiske Havne	— 1.00	- -

Lasteafgifter.

Skibe der afgaar til europæiske Havne	P.tas 1.00	pr. Ton
Do. der afgaar til udeneuropæiske Havne	— 2.00	- -

Havneafgifter.

For Kul, Cokes, Petroleum, Cement, Tomtønder, Trælast, etc., etc., til spanske Havne	P.tas 0.25	pr. Ton
Varer til europæiske Havne	— 0.50	- -
Do. til udeneuropæiske Havne	— 0.75	- -

L o d s p e n g e .

(Dampskibe)

Nettotonage.	Indtil 50	51 à 100	101 à 200	201 à 300	301 à 400	401 à 500	501 à 600	601 à 700
Lods	8	10	12	14	16	18	20	22
Lodsbaad	10	12	14	19	19	19	23	23
Total-Afgift	18	22	26	33	35	37	43	45

Nettotonage	701 à 800	801 à 900	901 à 1 000	1 001 à 1 200	1 201 à 1 500	1 501 à 2 000	Over 2 000
Lods . . .	24	25	26	27	28	29	35
Lodsbaad .	23	23	23	26	26	26	26
Total-Afgift	47	48	49	53	54	55	61

(Seilskibe).

Nettotonage,	Indtil 50	51 à 100	101 à 200	201 à 300	301 à 400	401 à 500	501 à 600	601 à 700
Lods	8	10	12	14	16	18	20	22
Lodsbaad	17.50	21.50	25.50	34	35	36	43	44
Total-Afgift	25.50	31.50	37.50	48	51	54	63	66

Nettotonage	701 à 800	801 à 900	901 à 1 000	1 001 à 1 200	1 201 à 1 500	1 501 à 2 000	Over 2 000
Lods . . .	24	25	26	27	28	29	35
Lodsbaad .	45	45.50	46	51	51.50	52	55
Total-Afgift	69	70.50	72	78	79.50	81	90

„Forhalings-Afgift“.

Nettotonage.	Indtil 50	51 à 100	101 à 200	201 à 300	301 à 400	401 à 500	501 à 600	601 à 700
Lods	3	3	4	4	5	5	6	6
Lodsbaad	4	4	6	6	8	8	10	10
Total-Afgift	7	7	10	10	13	13	16	16

Forhalings-Afgift (Forts.).

Nettotonage.	701 à 800	801 à 900	901 à 1 000	1 001 à 1 200	1 201 à 1 500	1 501 à 2 000	Over 2 000
Lods	7	8	8	8	9	9	10
Lodsbaad	12	14	14	14	16	16	18
Total-Afgift	19	22	22	22	25	25	28

Ved Ind- eller Udgaende om Natten bliver Lods-Afgiften at fordoble og Lodsbaads-Afgiften forhøjet med 25 %.

I Lodspengene er indbefattet Forhalings-Afgiften; om et Skib derimod forholder under sit Ophold i Havnen, bliver extra „Forhalings-Afgift“ at erlægge. Hvis Lodsbaad ikke benyttes under Forhalingen, betales kun Lods-Afgift.

Bugserbaade findes ikke; Lodsbaadene forretter denne Tjeneste efter Overenskomst.

I specielle Tilfælde benyttes Fiskedampskibe.

Fyrafgift erlægges ikke.

Kaipenge.

	Dampskibe. P.tas.	Seilskibe. P.tas.
Mindre end 50 Tons dr., pr. Dag	7.50	5.00
Skibe fra 51 til 100 Tons - —	10.00	7.50
— - 101 - 200 — -	15.00	10.00
— - 201 - 300 — -	20.00	15.00
— - 301 - 500 — -	25.00	20.00
— over 500 Tons Drægtighed, pr. Dag.	40.00	30.00

For Mæglercourtagen er ingen fast Taxt, men er 100 P.tas for Dampskibe det almindelige.

Havnekatymer.

Ved Losning af Træmasse og Kul beregnes 300 Tons pr. Dag. For Lastning af Vin 6 à 700 Piber pr. Do.

Liggedagene regnes fra Dagen efter Skibets Indklarering paa Toldboden.

Lægtring er ikke nødvendig, da Skibene forholder til Kaiene.

Skibet kvitterer for Lasten paa Kaien.

Lasten modtages og leveres ved Skibssiden.

Ved Losning for Skibets Regning behøver ikke Lasten at stables paa Kaien.

Lastens Stuvning er for Skibets Regning.

Skibets Mandskab kan anvendes til Lastens Indtagelse eller Losning.

Et herværende Selskab veier, mod Betaling, al Last.

Arbejdsdagen regnes fra Solop- til Nedgang.

Petroleum og andre explosive Varer maa losses ude i Havnen i Lægtene.

Skibsmægleren besørger Fragtens Inkassering.

Liggedagspengene beregnes efter Skibets Tonnage eller efter hvad der er nævnt i Certepartiet.

Ingen Dokudgifter.

Skibets Ansvar for Vægten beror paa Kontrakten.

Santona.

Laste- og Losseafgifter ere de af Toldboden for alle spanske Havne fastsatte Taxter.

Nogen Fyrafgift erlægges ikke. Hellerikke finder Bugsering Sted. Mæglercourtagen efter Overenskomst.

Lødspenge.

	Fra 1 til 100 Tons.	Fra 101 til 300 Tons.	Fra 301 til 500 Tons.	Over 500 Tons.
	P.tas.	P.tas.	P.tas.	P.tas.
Ind- eller Udlodsning	25	30	35	40
Lodsning til Strandsted „Limpas“	20	25	30	35
— — — — — „Treto“	15	20	25	30
For hver Forhaling	4	5	6	7
Ved Nattearbejde dobbelte Afgifter.				

San Sebastian.

Fyr- og Havneafgift	P.tas 1.25 pr. Ton
Laste- og Losseafgift { I Floden	- 5.00 —
{ I Dokken	- 1.00 —

Mæglercourtage 3 % af Fragtbeløbet.

Lødspenge.

For Ind- eller Udgaående:

Indtil	50 Tons	Drægtighed	P.tas	13.43 pr. Skibe
-	100 —	—	—	24.50 - —
-	200 —	—	—	30.50 - —
-	300 —	—	—	34.00 - —
-	500 —	—	—	39.00 - —
over	500 —	—	—	46.00 - —

Bugsering uforuden.

Havnekutymmer.

Tiden for Lastning og Losning regnes alt efter Lasten der skal losses eller lastes, og om i Dok eller i Lægtene.

Liggedagene regnes fra Dagen efter Skibets Indklarerung paa Toldboden. Lægtene ere nødvendige.

Om Skibet maa lægtre for at komme i Dokken, bliver Lægtringen for Skibets Regning.

Liggedagene dreier under Lægtringen, altsaa ikke først naar Skibet efter endt Lægtring er kommet til Losseplads.

I Tilfælde at Skibet for sit Dybgaaendes Skyld maa losse i Lægtene, bliver Lasten i Lægterne for Skibets Resiko.

Kapteinen kvitterer naar Lasten er modtaget paa Kaien.

Certepartiet afgjør, om Skibet skal betale Udgifterne ved at tage Lasten iland og bringe den ombord.

Skibet betaler Lastens Stabling paa Kaien.

Lastens Stuvung bliver for Skibets Regning.

Skibsmandskabet kan anvendes.

Et herværende Compani veier, mod Betaling, al Last. Kul maa altid veies.

Arbejdsdag regnes fra Solens Op- til Nedgang.

Petroleum og andre explosive Varer maa losses ude i Havnen eller i Lægtene.

Skibsmægleren besørger Fragten inkasseret.

Skibets Ansvar for Vægten beror paa Certepartiet.

Liggedagene beregnes efter Skibets Tonnage eller hvad der er nævnt i Certepartiet.

Der betales ingen Dokpenge.

Santander.**Tonnage og Havneafgift for Indgaende:**

For Kul, Kokes og Jernmineral, fra Europa . . .	P.tas 0.72	pr. Ton
- Do. Do. - Amerika . . .	Ingen Import	
- alle andre Varer, fra Europa . . .	P.tas 2.18 ⁷⁵	pr. Ton
- Do. - Amerika . . .	— 4.37 ⁵⁰	- —

Tonnage og Havneafgift for Udgaaende.

For Kul, Kokes og Jernmineral, til Europa . . .	P.tas 0.30 ⁶³	pr. Ton
- Do. Do. - Amerika . . .	— 0.61 ²⁵	- —
- alle andre Varer . . .	— 1.44	- —
- Do. - Amerika . . .	— 2.95	- —

Ballastpermit	P.tas	2.50	pr. Dag
Ballast (Sand)	P.tas 1.50 à	—	1.60 - Ton
Søprotest, uden Lugebesigtigelse	—	23.50	- —
Do. med Do.	—	160.00	- —
Drikkevand	—	6.00	- —
Slæbedamper ind	P.tas 100 til 500	} alt efter Størrelse og Overenskomst	
Do. ud	— 75 - 200		
Ind- og Udklarering	— 60 - 150		
Diverse Udgifter (stemplet Papir etc.)	P.tas 40.		

Ind- og Udgaende Lodspenge.

Seilskibe. Brutto-Tons.					
P.tas	51 til 150. 15	151 til 300. 25	301 til 600. 35	601 til 800. 45	Over 800. 55
Dampskibe. Brutto-Tons.					
P.tas	51 til 200. 10	201 til 500. 20	501 til 1000. 30	1001 til 2000. 40	Over 2000. 50

Dertil kommer:

Lodsbaad med Besætning, for Seilskibe	P.tas	30
Do. - Do. - Dampskibe	—	25
Lodspenge fra Santander til Lazarettet og omvendt $\frac{1}{2}$	Taxt af Indgaaende	
Do. - Do. - Astillero - — $\frac{1}{1}$	—	—
Do. - Do. - San Salvador - — $1\frac{1}{2}$	—	—

For Seilskibe, der tager Slæbebaade ind eller ud, fragaar en Femtedel af Lodstaxten.

Forhalinger (inden Havnen).

Seilskibe. Brutto-Tons.					
P.tas	51 til 150. 5.00	151 til 300. 7.00	301 til 600. 10.00	601 til 800. 12.50	Over 800. 15.00
Dampskibe. Brutto-Tons.					
P.tas	51 til 200. 5.00	201 til 500. 7.50	501 til 2000. 10.00	Over 2000. 15.00	

Om Baad benyttes til Forhalinger, erlægges der fra P.tas 5 til 10 P.tas efter Skibets Størrelse.

Om Natten erlægges saavel dobbelte Lods- som Baadpenge. Dagen regnes fra én Time før Solens Opgang til én Time efter Sol-Nedgang.

Kaipenge betales af alle Fartøier, der lossere eller laster ved Maliano-Kaierne.

Tarifen for samme er:

Sted.	Gebyr pr. Dag Skibet forbliver ved Kaien.			Seil- fartøier P.tas.	Damp- skib P.tas.
Mellem Pirho- vederne (Skibene tager her Grund ved Lavvande)	Indtil 50	Reg.-Tons		8	10
	Fra 50 til 100	—		10	15
	- 100 - 200	—		13	18
	- 200 - 400	—		15	20
	- 400 og videre			20	25
Ved Pirhovederne	Indtil 200	Reg.-Tons			
	Fra 200 til 300	—			
	- 300 - 600	—			
	- 600 - 1 000	—			
	- 1 000 og videre				

Harnekutymer.

Dampskibe kan i Almindelighed gjøre Regning paa en Losning af 50 til 60 Tons Klipfisk og 70 à 80 Std. Trælast pr. Dag. Seilskibe 25 til 40 Std. pr. Do.

Liggedagene regnes sædvanlig fra Dagen efter at Fartøiet er indklareret paa Toldboden, er halet ind til Kaien og har meldt sig færdig til Losning.

Saaframt Kaiplads er optaget for et kommende Fartøi, ansees ikke Liggedagene at begynde før saadan bliver ledig, hvilket ogsaa er Tilfældet, om der i Certepartiet er anført en eller flere bestemte Losningskaier, og disse skulde være optagne af andre Fartøier. Hvis der intet derom er bestemt, ansees Modtageren af Ladningen forpligtet til at losse Fartøiet paa hvilkensomhelst Kai, der først bliver ledig.

Al Losning foregaar i Almindelighed paa Kai. Det kan leilighedsvis convenere Modtageren at losse i Lægtene (f. Ex. Klipfisk), men isaafald er alle dermed forbundne Udgifter Fartøiet uvedkommende.

Liggedagene regnes fra den Stund Fartøiet har paabegyndt Losningen, det være sig i Lægtene eller paa Kai.

Fartøiet er ikke ansvarligt for Lasten i Lægtene.

Der kvitteres i Regelen for Lasten eftersom den tages ombord.

Laften modtages og leveres ved Skibssiden. Stabling paa Kai sker for Modtagerens Regning.

Er et Fartøi, det kan være sig Damp- eller Seilskib, kommet til Kaien, beholder det sin Plads indtil Udlosning eller Lastning er fuldendt. Seilskib viger ikke Plads for Dampskib.

Omkostninger ved Ombordbringelse af Stuaage eller lignende vedrører ikke Fartøiet.

Ved Losning af Klipfisk foretages denne af Modtagerens Folk og for dennes Regning fra Skibets Rum. Hvad Trælast angaar, kan ethvert Fartøi benytte sit eget Mandskab til Losning, men da denne Vare sædvanlig modtages saa hurtigt, Skibet kan levere, tages i Almindelighed Dagarbeidere fra Land tilhjelpe. Deres Dagløn er Ptas 5.

Klipfisk veies paa Kai; andre Varer i Regelen ikke.

Som Arbeidsdage ansees hver Dag, som ikke er Søndag eller foreskreven Helligdag. Regndage betragtes ikke som Arbeidsdage. Arbeidstiden er i Reglen fra Kl. 6 Morgen til Kl. 6 Aften med $\frac{1}{2}$ Times Frokost samt 1 Times Middag. Arbeidsdage for Losning af Klipfisk regnes kun medens Toldboden er aaben.

Krudt losses i Regelen fra „Malianos“ nederste Kaier; Petroleum derimod i „Astillero“, tæt ved Santander, hvor der findes to store Rafinerier af nævnte Artikler. Astillero henhører til Santanders Tolddistrikt, men om der i Certepartiet ikke specielt staar, at Fartøiet skal losse i A., betragtes forøgede Lods- og Slæbepenge fra Santander til „Astillero“ for Modtagerens Regning.

Fartøiet ansees berettiget til i Tilfælde at fordre daglig Udbetaling af Fragt for det Parti, der losses, om der i Forveien paa Forlangende ei stilles Garanti for dens hele Udbetaling efter endt Losning.

Fartøiet ansees ikke ansvarlig for Ladningens Vægt.

Dampskibe med Klipfiskladning har sædvanligvis stipuleret Losning af 54 Tons pr. Dag, medens Dampskibe med Trælast pleier at losse saa hurtigt, som de kan levere Lasten fra Skibssiden. Seilskibe med Trælast benytter yderst sjelden alle de i Certepartiet stipulerede Lossedage.

I Santander findes ingen Dok. Fartøier der har at losse ved Maliano-Kaierne, erlægger Bryggepenge for egen Regning, hvis Størrelse varierer efter Register-Drægtigheden, og oftersom der losses eller lastes ved de ydre eller indre Kaier. Fartøier med Klipfisk betaler derimod ingen Bryggepenge under almindelige Omstændigheder.

V i g o.

Lasteafgift.

For Varer til europæiske Havne	P.tas 1.00 pr. Ton
- — - udeneuropæiske Do.	— 2.00 - —

Losseafgift.

For Varer fra europæiske Havne	P.tas 1.85 pr. Ton
- — - udeneuropæiske Do.	— 3.75 - —

I Losseafgiften er indbefattet en Afgift af 50 % til Havneafgifterne.

Nogen Fyrafgift erlægges ikke.

Bugseringspriserne ifølge Overenskomst mellem Skibsførerne og Lodserne.

Lodspenge.

Ind- eller Udlodsning.

Fra Nord-Indseilingen, imellem Cap „Caballa“ ved Øerne Cies og Cap „Hombre“, og fra Syd-Indseilingen, imellem „Islote Boeiro“ og „Estelas del Oeste“, indtil Havnen, eller omvendt:

	Tons.				
	100—200	201—300	301—400	401—500	501—600
Pesetas	20	25	30	35	40

	Tons.				
	601—800	801—1 000	1 001—1 200	1 201—1 500	Over 1 500
Pesetas	45	50	55	60	65

Fra Havnen til Lazarettet „San Simon“ og omvendt:

	Tons.					
	100—200	201—300	301—500	501—600	601—800	801—1 000
Pesetas	10	15	20	25	30	35
	Over 1 000					
	40					

For hver Omskiftning i Floden, ligegyldig Distance:

	Tons.			
	100—200	201—500	501—800	Over 800
Pesetas	5	10	15	20

For hver Forhaling:

	Tons.			
	100—200	201—500	501—800	Over 800
Pesetas	5	10	15	20

Havnekutymer.

Til Lastning og Losning beregnes 50 à 60 Tons pr. Dag.

Liggedagene regnes fra den sidste af de i Certepartiet nævnte Dage;

Storm- og Regndage fraregnes.

Skibet har, for Losning eller Lastning, ikke nødig at vente paa Plads.

Lægtere maa benyttes, da Kaierne endnu ikke ere færdigbygget.

Lægtringen betales af Lastemodtageren.

Liggedagene begynder at dreie fra det Øieblik Skibet begynder Losningen.

Losning begynder i Almindelighed Dagen efter Skibets Indklarering paa Toldboden.

Skibet er ikke ansvarlig for Lasten i Lægterne.

Kapteinen kvitterer naar Lasten er ombord.

Lasten leveres og modtages ved Skibssiden.

Lastens Stabling paa Kai er for Modtagerens Regning.

Lastens Stuvning er for Skibets Regning.

Mandskabet kan anvendes til Lastning og Losning.

Toldboden veier ind- og udgaaende Last.

Arbejdsdagen regnes fra Solop- til Nedgang.

Her findes ingen specielle Regler for Landing af enkelte Varer.

Kapteinen kan fordre Halvdelen af Fragten udbetalt efter halv Losning og Resten efter endt Losning. Man kan ogsaa fordre Fragtbetøbet deponeret.

Skibet er ikke ansvarlig for Ladningens Vægt.

Liggedagspengenes Størrelse fastsættes i Certepartiet.

Her findes ingen Dok og saaledes ikke Dokudgifter.

I n d h o l d.

	Side		Side
Bilbao	9	San Sebastian	23
Coruna	15	Santander	24
Ferrol	16	Santona	23
Gijon	18	Vigo	27
Passajes	20		

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 3.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1894.

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

Archangel.

Aarsberetning dateret 31te December 1893.

1ste Afdeling.

I en længere Række af Aar har dette Konsulat havt Anledning til gjentagende at omtale den Tilstand af Stagnation og Forfald, hvori ikke blot Archangels Handel men ogsaa Distriktets Forhold i det Hele taget har befundet sig.

Naar der fra den russiske Styrelses Side, til Trods for, at denne Tingenes Tilstand i de nordlige Guvernementer ikke har været den ubekjendt, dog til Dato ikke har været truffet nogensomhelst Forholdsregel til grundig Afhjælpelse af de Mangler, hvori Distrikternes Stagnation søger sin naturlige Forklaring — nemlig Mangelen paa hensigtsmæssige Kommunikationsmidler — har det maattet fremstille sig som en naturlig Formodning, at det russiske Rige som Helhed betragtet ikke følte Trang til en moderne Handelsvei fra de indre Distrikter frem til Hvidehavets første Exportsted. Det maatte ligge nær at tro, at Havnene ved det Sorte Hav og ved Østersøen i det Store og Hele taget fandtes tilstrækkelige for Ruslands kommercielle Behov, og at Regjeringen af den Grund ikke fandt Opfordring til at fremhjælpe nogen større Rørelse her Nord paa. Den almindelige Forklaring her paa Stedet har ogsaa gaaet ud paa, at Spørgsmaalet om Anlæg af en Jernbane mellem Volgaen og Dvinaen — et Projekt, der stadig har været oppe under de sidste Snes Aar — til syvende og sidst reducerede sig til en Konkurrence mellem Handelsstanden i St. Petersburg og Archangelsk, under hvilken sidstnævnte, som den svagere Part, og som den, hvis Ønskers Opfyldelse vilde kræve nye og med betydelige Udgifter forbundne Forholdsregler, paa Forhaand var dømt til at ligge under.

Et andet Syn paa Sagen faar man imidlertid, naar man læser den udførlige Redegjørelse, der fornylig af Archangels Guvernør, Hr. Engelhardt, er indsendt til Regjeringen, og hvori kraftigt tages Ordet for saasnart som muligt at anlægge en Jernbane fra Byen Kasan ved Volga til Landsbyen Kotlas ved Wytschegdas Udløb i Dvinaen.

Af denne Redegjørelse erfares nemlig, at foruden Hensynet til det nordlige Ruslands lokale Interesser gjør ogsaa de østlige Volgaguvern-menters Trang til en ny og kortere Exportvei, end den, der for Tiden bydes dem over Østersøen, sig gjældende med stor Styrke, et Forhold, hvis Rigtighed man saa meget mindre tør drage i Tvivl, som Hr. Engelhardt umiddelbart forud for sin Forflytning til Posten som Guvernør i Archangelsk havde været ansat som Vice-Guvernør i Kasan og saaledes havt den bedste Anledning til at gjøre sig bekendt med Tilstanden i de østlige Volgaegne.

Da det derhos forlyder, at Guvernørens Forslag allerede paa Forhaand skal kunne gjøre Regning paa en velvillig Modtagelse fra Regjeringens Side, tør der være Udsigt til, at den nævnte Jernbane om ikke ret mange Aar vil være blevet en Virkelighed. I saa Fald maa det antages, at Forholdene i Archangelsk med et Slag ville blive totalt forandrede, og at Ruslands Kornhandel for nogen Del vil komme ind i et nyt Spor.

Af Hensyn til den Betydning dette vil have ogsaa for de forenede Riger har jeg troet, som 1ste Afdeling af Konsulatets Aarsberetning for 1893 at burde fremsende en omtrent uforkortet Oversættelse af Guvernørens ovennævnte Fremstilling, i hvilken man vil finde et interessant og fyldigt Materiale til Belysning af Forholdene i disse nordlige Trakter samt af Kommunikationsforholdene i Ruslands Indre. Jeg formoder, at de interesserede Kredse i Skandinavien, der selv efter Gjennemlæsningen vil forstaa at bedømme Betydningen af Guvernørens Projekt, ville foretrække i uforkortet Form at blive bekendt med det Aktstykke, der maaske kan komme til at tjene som Udgangspunkt for en hel Omvæltning af Forholdene her paa Stedet, end fra dette Konsulat at modtage et ufuldstændigt Uddrag af samme. Hvad Konsulatet efterhaanden kan have yderligere at meddele eller udtale om Sagen, vil der altid blive Anledning til at fremkomme med.

Kun skal jeg stax henlede Opmærksomheden paa den iøinefaldende Omstændighed, at man gennem Guvernørens Redegjørelse erholder Besvarelse af et Spørgsmaal, som under de senere Aars Diskussioner gjentagende har været fremsat i Norge, nemlig Spørgsmaalet, om hvorvidt Ruslands Handel har Behov for en international Jernbane gennem Skandinavien frem til *aabent* Hav ved den norske Kyst. Paa dette Spørgsmaal kan man af Guvernørens Redegjørelse udlede et ubetinget benegtende Svar.

Det fremgaar nemlig af, hvad Guvernøren har anført, at naar der inden de østlige Guvernementer er opstaaet en Trang til at forlade de baltiske Markeder og søge nye Deboucheer for sine Produkter, saa er det ikke i den Omstændighed, at de baltiske Havne ere isbundne en Del af Aaret, at denne Trang søger sin Forklaring, men derimod i disse Havnes store Afstand fra de nævnte Guvernementer og Transportens Besværlighed paa den vandfattede Del af Volgaen mellem Kasan og Rybinsk.

Det er med andre Ord ikke til isfri Havn, at de østlige Guvern-menters Produkter har Behov for en ny Handelsvei, men derimod til en Havn, der befinder sig saa nær Produktionsstederne, at Transporten did, under Benyttelse af naturlige Flødningsveie og Jernbaner, kan ske billigt og hurtigt. Men en Exportlinie over Skandinavien vilde i saa Henseende være endnu mindre fordelagtig end de nuværende Forbindelser med de baltiske Havne.

Det har, som det vil erindres, i en Række af Aar været Gjenstand for Drøftelse ikke alene inden Rusland men ogsaa i Europa forøvrigt, ad

hvilken Vei der paa hensigtsmæssigste Maade skulde kunne skaffe et Afløb for Vest-Sibiriens Produkter, og har der, som bekjendt, fra Englands Side, under energisk Medvirken af den fornylig afdøde brittiske Ambassadør i St. Petersburg, Sir Robert Morier, i Løbet af de sidste Aar været foretaget vedholdende Forsøg paa at trafikere Søveien over det Kariske Hav til Mundingerne af Sibiriens store Floder. Det vil derfor vistnok være af Interesse at blive bekjendt med de Argumenter mod Seiladsen over det Kariske Hav, der af Archangels Guvernør ere fremholdte i Slutningen af hans Redegjørelse. Det Jernbaneprojekt, der nu er oppe, er ogsaa beregnet paa at skulle gjøre yderligere Forsøg ad Søveien overflødige, idet man ved Anlæg af en Sidelinje til Perm tænker at lede Sibiriens Produkter over til Archangelsks Havn som det angivelig nærmeste og naturligste Exportsted for disse Produkter.

I teknisk Henseende er Tanken i Guvernørens Forslag den, at nyttiggjøre for Transporten, saavel for Volgaens som for Dvinaens Vedkommende, den Del af disse Floder, der under hele Navigationstiden er fuldt trafikabel, nemlig af Volgaen Strækningen op til Kasan og af Dvinaen Stykket fra Wytschegdas Udløb i samme og ned til Archangelsk, samt at forene disse Flodstykkers nærmest beliggende Punkter ved den omtalte Jernbane fra Kasan til Kotlas. Et Blik paa Kaartet vil vise, at man paa den Maade vil faa en Kommunikationslinje fra Astrachan ved det Kaspiske Hav til Archangelsk ved Hvidehavet, der i sin hele Længde vil danne en omtrent ret Linie.

I nationaløkonomisk Henseende gaar Forslaget ud paa at aabne den bedst mulige Exportvei saavel for de østlige Guvernementer i det europæiske Rusland, som for Sibiriens vestlige Distrikter.

Disse Hensyn tilsammentagne betinge Jernbanens Retning og Udgangspunkter og vilde ikke ved nogen anden Jernbane kunne komme fuldt ud til sin Ret — specielt ikke ved en Forlængelse nedad mod Archangelsk af den allerede bestaaende smalsporede Jernbane fra Jaroslawl til Vologda, om hvilken nærmere Oplysninger ville findes indtagne i Konsulatets Aarsberetning for 1891.

Ikke desto mindre har dog Fremsættelsen af Guvernørens Forslag strax givet Anledning til, at ogsaa Tanken om Vologda-Banens Forlængelse, enten til et Punkt ved den nedre Del af Dvina, eller ogsaa lige frem til Byen Archangelsk, er bleven optaget til praktisk Drøftelse, idet vedkommende private Jernbaneselskab, til hvis Linier ogsaa Strækningen fra Jaroslawl til Vologda henhører, skal være bestemt paa at tilbyde Regjeringen en Forlængelse af sidstnævnte Linie, om ønskes lige frem til Archangelsk.

Derved mener Selskabet formentlig at skulle gjøre den af Guvernøren anbefalede Linie overflødig eller ialfald mindre nødvendig. Men selv om man kunde antage, at en Transportvei over Vologda vilde være tilstrækkelig for de østlige Guvernementer af det europæiske Rusland — hvorved dog er at bemærke, at i saa Fald den mindre tjenlige Strækning af Volgaen, fra Kasan til Jaroslawl, vilde komme til at indgaa som et Led i denne Kommunikationslinje — saa ansees det dog som ubestrideligt, at denne Linie ikke vilde kunne fyldestgjøre de vestsibiriske Varers Krav til en tjenlig Handelsvei.

Skulde det derfor kunne tænkes, at der vil opstaa nogen Tvivl hos den russiske Styrelse angaaende hvilken af disse Linier der maa ansees at veie tungest i Vegtskaalen, saa synes den endelige Afgjørelse først og fremst

at maatte blive afhængig af hvor stor Betydning der vil blive tilkjendt Guvernørens Linie, naar specielt Hensyn tages til Vestsibliens Produkter.

Tiltræder Regjeringen Guvernørens Opfatning paa dette Punkt — og altsaa opgiver Tanken om en Søvei til Sibirien — kan der vel neppe være Tvivl om, at Linien Kasan—Kotlas vil blive betragtet som den fortrinsberettigede.

Deraf følger imidlertid ikke med Vished, at det andet Projekt vil blive opgivet. Tværtimod forlyder det, at vedkommende Jernbaneselskab skal være betænkt paa at føre Vologda-Banen frem til Archangelsk, selv om Linien Kasan—Kotlas skulde blive anlagt af Regjeringen. Man vilde i saa Fald faa to Jernbaner, hvoraf den ene vilde byde Fordelene af Archangelsks direkte Forbindelse pr. Jernbane med Ruslands industrielle Centralguvernementer, og den anden Fordelene af Dvinaflodens Forbindelse med Jordbrugs- og Bjergværks-Guvernementerne i det østlige Rusland og i Sibirien.

Jeg skal ved nærværende Anledning indskrænke mig til disse orienterende Bemærkninger og forøvrigt henvise til Guvernørens Redegjørelse. For Norges Forsyning med Kornvarer og for dets Afsætning af sine Fiskeriprodukter vil det naturligvis være af Betydning, at det russiske Marked i de indre Distrikter kommer i en tidsmæssig Forbindelse med Hvidehavets fornemste Exportsted.

C. Falsen.

Archangels Guvernørs Betænkning angaaende Volgas og Dvinas Forbindelse ved en Jernbane, med dertil hørende Sidelinie til Perm.

Naar man betragter den økonomiske Tilstand inden de vidtstrakte Egne af det nordlige Rusland, der mod Nord begrænses af Ishavet og det Hvide Hav, og som omfatter, foruden hele Guvernementet Archangelsk, tillige Dele af Guvernementerne Olonetz, Vologda, Vjatka og Perm, eller tilsammen et Areal af omtrent 150 Millioner Desjatin, vil man forbauses over disse Distrikters sørgelige Stillestaaen og Forfald.

Afskaaret som Distriktet er fra det øvrige Rusland, nemlig ved Vandskillet mellem Floderne Dvina og Petchora paa den ene Side og Volga med dens Biflod Kama paa den anden Side, søger dets sørgelige Forfatning sin eneste Forklaring i Mangelen paa bekvemme saavel naturlige som kunstige Kommunikationslinier til Opretholdelse af Forbindelsen med den øvrige Del af Keiserriget og dets økonomiske Liv.

Man behøver blot at kaste et Blik paa Ruslands Kaart for at overbevise sig om, at alle Jernbaner og kunstige Vandveje ere førte fra Volgaen til Østersøen og det Sorte Hav, — altsaa mod Vest og Syd, medens de nordlige og nordøstlige Dele af Riget fuldstændig har været overladt til sin egen Hjælpeløshed.

Og dog indeslutter dette Distrikt saavel ifølge sin geografiske Beliggenhed som sine naturlige Rigdomskilder alle Betingelser for ikke alene at kunne udvikle og befæste den lokale Befolknings Velyære, men ogsaa tjene til Støtte for større og mere almene, det hele Rige omfattende Interesser.

Den murmanske Kyst vilde ved sine fortrinlige, aldrig tilfrysende Havne kunne afgive ypperlige Stationer for en talrig Flaade, og ved sin Fiskerigdom vilde den kunne blive Sædet for en livlig Rørelse.

Af alle europæiske Have, til hvilke Rusland har Adgang, er alene Hvidehavet i Russernes udelukkende Besiddelse. Kun fra Hvidehavet med samt Ishavet vil en russisk Flaade til enhver Tid frit kunne bevæge sig til alle Verdens Kanter. — Hvidehavet saavel som Murman eier en overordentlig Rigdom paa Fisk: Sildefangsten paa førstnævnte Sted søger sin Lige i Henseende til Udbyttets Størrelse. Og paa samme Tid, som vi raader over denne Basis for en stor Bedrift — alene Hvidehavet vilde, naar der fandtes tidsmæssige Kommunikationer, kunne forsyne saavel begge Hovedstæder som hele Mellem- og Øst-Rusland med fortrinlig og billig Fisk -- betaler de russiske Konsumenter for Tiden op til fire Millioner Rubel aarlig for udenlandsk Fisk, indført til de baltiske Havne.

Petchoras Distrikt, Kanin, Kolgudjew og Novaja Zemlja har Overflod paa Pelsdyr, og saavel Ishavet som det Kariske Hav vrimler af Hvalros, Sæl og andre Sødyr.

Distriktets store Rigdom paa Mineralier — Nafta, Saltkilder, Sølv-, Bly- og Jernerts, er endnu ikke i tilbørlig Udstrækning undersøgte, end sige udnyttede; dertil har der været for stor Mangel paa foretagsomme Mænd. Statsskovene i Archangelsk Guvernement saavel som i Vjatkas og Olonetz's, der tilsammen udgjør et Areal af nogle Dusin Millioner Desjatin, vilde under en rationel Drift kunne sikre Staten en betydelig og aldrig svigtende Indtægtskilde, paa samme Tid som derved Ruslands Exporthandel vilde ophjælpes.

Endelig byder den store Rigdom paa Græsmarker, der om Vaaren overskyldes af Floderne, alle Betingelser for Udviklingen af en storartet Kvægavl.

Archangels Havn befinder sig under sjældent gunstige Forhold, takket være de gode naturlige Betingelser og de trufne heldige Anordninger. Dvinaen danner ved Archangelsk en fortrinlig, rolig og rummelig Havn, og Arbeidet paa Barrens og Farvandets Uddybning vil gjøre den tilgængelig selv for de største Fartøier.

Hvidehavstraktens Betydning blev forstaaet allerede af Peter den Store, og som Følge af de trufne Forholdsregler begyndte de nordlige Traktters fland og Næring at blomstre, deres Befolkning at nyde Velstand og Velyære. Distriktets Forhold ere af selve Naturen lagt tilrette for Søfart, og i Hvidehavet er derfor efterhaanden fremvoxet en betydelig Handelsflaade. Den nu nedlagte Marinestation har lært den lokale Befolkning at bygge solide og korrekt tilrigoede Fartøier, og Navigationsskolerne har leveret dygtige Søfolk. Paa denne Maade er der af Pomorerne dannet en Flaade paa omtrent 1000 søgaaende Fartøier og 1000 mindre Farkoster. Disse Tal fordeler sig paa følgende Maade paa Guvernementets forskellige Ujesder (Fogderier):

Archangels	Ujesd	386	Fartøier
Onegas	—	143	—
Kems	—	887	—
Kolas	—	439	—
Mesens	—	63	—
diverse Steder	—	46	—

Tilsammen 1 964 Fartøier.

Blandt disse findes 18 Dampskibe, 946 større seilførende og søgaaende Skibe og 1 000 smaa Farkoster. Med denne Flaade drive Pomorerne Handel paa Norge, seiler til St. Petersburg, ja endog til England. Under et større Opsving af Archangels Exporthandel vilde denne Flaade i nogen Grad kunne befri os for Udlændingernes Enebeherskelse af Vareførselen, optage Konkurrencen med dem, og i det Hele taget støtte de russiske Handelsinteresser.

Pomorhandelen og overhovedet al Rørelse her Nord voxede frem og udviklede sig paa en Tid, da Samfærdselsmidlerne i det Indre af Rusland befandt sig i den samme primitive Tilstand som i disse Egne. Og da derfor Vilkaarene, hvad Kommunikationsmidlerne betræffer, vare ensartede overalt, fandt det østlige Ruslands Produkter, Korn, Lin, Linfrø m. v. sin Vei til Archangelsk som den naturligste og nærmest beliggende Exporthavn, og i modsat Retning befordredes Fiskeriets og Jagtens Produkter.

Men efterhaanden som Kommunikationsmidlerne forbedredes i Ruslands Indre, medens Norden forblev uberørt af Tidens Udvikling, blev Transporten fra de østlige Volgadistrikter til de baltiske Havne og til Sortehavet baade billigere og hurtigere end til Archangelsk, hvad der med Nødvendighed medførte, at Nordrusland blev skudt tilside. Jernbaneliniernes Istandbringelse fra Volgaen til de vestlige og sydlige Distrikter maatte saaledes give Anledning til, at Handel og Kapital trak sig bort fra Archangelsk og fra hele det Nordlige Distrikt. Virksomheden paa Hvidehavet kom derved efterhaanden i Forfald. Af Mangel paa russisk Kapital gik Handelen over paa Udlændingernes Hænder, og Naboerne i Norge begyndte under sine Fiskerier at trænge ind paa det russiske Hav. Paa samme Tid som Norge lever af sine Fiskeriprodukter, uagtet Havets Rigdom paa Fisk dersteds ikke overgaar, hvad Tilfældet er hos os, paa den murranske Kyst og i Hvidehavet, er dog de russiske Fiskeres Udarmelse i stadig Tiltagende, og Befolkningen i dette nordlige Distrikt befinder sig, til Trods for det omgivende Havs Rigdom, alligevel i Nød. Petchoratraktens Kystegn, Øerne Kolgudjew og Novaja Zemlja, kunde under en rationel Drift representere en uudtømmelig Indtægtskilde, og dog yde de under nuværende Forhold ikke engang tilstrækkeligt til den lokale Befolknings Behov. Om sætningen i Archangels Havn er i Løbet af de sidste 10 Aar gaaet ned fra 10 Millioner Rubel til 5 Millioner, og det til Trods for, at Trælastexporten stiger med hvert Aar.

Efter Distriktets geografiske Beliggenhed og klimatiske Forhold kan Befolkningen ikke selv producere det for sit Underhold fornødne Kvantum Korn. Men den vilde ikke alene kunne bestaa, men ogsaa erhverve sig en vis Grad af Velvære, naar den sattes istand til paa en lønnende Maade at eksploitere Jagten, Fiskeriet, Skov- og Bjergværksdriften samt Søhandelen.

Det eneste Middel ved hvilket man skulde kunne hæve Distriktets økonomiske Velvære er derfor at gjenopvække til fornyet Liv dets lokale Næringsveie og Handel. Men dertil fordres fremfor alt Istandbringelse af en tidsmæssig Forbindelse med det øvrige Rusland, for derved at sætte Norden istand til hurtigt, sikkert og billigt at kunne forsende til de indre Markeder Produkterne af sin Virksomhed og samtidig sikre sig en regelmæssig Forsyning med billige Brødstofte, hvilke, som nævnt, ikke kunne produceres paa Stedet, og derfor maa hentes udenfra.

I Archangelsk Guvernement er det kun inden Schenkusks og Holme-gaards Distrikter at Kornavlén nogenlunde betaler sig. I den nordlige Del af Petchoras og Mesens Ujesder samt i Kolas og Kems Ujesder modner Kornet aldeles ikke, og i de øvrige Ujesder kan Kornavlén kun betragtes som et ubetydeligt Bierhverv ved Siden af de øvrige Næringsgrene.

Til den aarlige Forpleining af den hjemmевærende Befolkning i Archangelsk Guvernement kræves $3\frac{1}{2}$ Million Pud Brødstofte. Distriktets egen Kornavl yder i gode Aar $1\frac{1}{2}$ Million Pud, og følgelig kræves der i gode Aar en Tilførsel af 2 Millioner Pud Brødstofte, i daarlige Aar omtrent 3 Millioner Pud.

Naboguvernementerne Olonetz og Vologda kan ikke forsyne Archangels Guvernement med Brødstofte; de trænge selv hyppigt til Forstrækning udenfra. Det manglende Kvantum bliver derfor tilført Archangels Distrikt dels fra Vjatkas Guvernement, ved Hestekraft og nedad Dvinaens Bifloder, dels fra Volgaflodens Lastepladse op til Jaroslawl, derfra pr. Jernbane til Vologda og saa videre paa Suchona og Dvina til Archangelsk. Vandmangelen i Suchona saavel som i de øvrige Bifloder, Resikoen ved Forsendelsen med Barker, forudseelige Ophold af forskjelligt Slags m. v. gjør imidlertid, at der til Melhandelen kræves betydelige Kapitaler og Udredelse af Forskud, ofte op til et halvt Aar iforveien, hvad igjen bevirker, at Melhandelen let gaar over til et faktisk Monopol i Enkeltes Hænder, af hvem da Befolkningen bliver afhængig. Som Følge af Resikoen og de store Omkostninger ved Transporten blive Melpriserne altid høje, og af Mangel paa Konkurrence hænder det ofte, at de lokale Priser ikke staa i nogen-somhelst rimeligt Forhold til Priserne paa de øvrige Markeder. For Tiden er f. Ex. Prisen paa Rugmel i Archangelsk SRb. 1.05 pr. Pud, paa Byg SRb. 1.10 pr. Pud, medens der for Havre betales SRb. 0.90. I Ujesderne er Prisen paa Rugmel 1.20—1.40 pr. Pud. Og samtidig ere Priserne i de østlige Volgaguvernementer SRb. 0.45 for Rugmel og ikke over SRb. 0.40 for Havre. Og dog regnes de anførte Archangelsk-Priser ingenlunde for overdrevne, da Melet dersteds ikke sjældent gaar op i 2 Rubel Pudet. Vistnok findes i Archangelsk Guvernement de af Staten oprettede og underholdte saakaldte Reserve-Magasiner, hvis Hensigt det er at modarbejde en overdreven Prisstigning og at sikre Befolkningens Melforsyning. Men da Administrationen af disse Magasiner er forbunden med betydelige Omkostninger, giver dette Anledning til Fordyring af Melet, hvortil kommer, at disse Magasiner ikke altid kan sikre Befolkningens Forpleining, fordi Udfaldet af Distriktets Høst først kan bestemmes paa Efteraaret, og Tilførselen udenfra maa udskydes til næste Aar.

Melets Dyrhed tvinger saaledes den arbejdende Befolkning til at anvende en uforholdsmæssig stor Del af sin Arbeidsfortjeneste paa Indkjøbet af denne Artikel, som, hvis den ved Fiskeriernes Begyndelse maa

tages paa Kredit, selvfølgelig noteres efter endnu høiere Priser. Et Faktum er det, at Melets Dyrhed tvinger Befolkningen til at indskrænke Forbruget af samme, uagtet den, som Følge af sit Levevis og de klimatiske Forhold har Behov for en forstærket Kost.

Uagtet saaledes Fiskerierne fra Naturens Side maa betegnes som rige, saa gjør dog Melets Dyrhed, i Forbindelse med den lave Pris paa Fiskeriprodukterne, at Fiskeribedriften kun bliver lidet fordelagtig for de deri deltagende Personer. Og deraf forklares det, at et stedse voxende Antal Individuer, der ikke kan finde lønnende Sysselsættelse inden Archangels Guvernement, vandre ud til andre Steder, fortrinsvis til St. Petersburg, for dersteds at søge Arbeide.

Til Trods for Befolkningens Ringhed i Forhold til Guvernementets umaadelige Areal og til Trods for Fiskeriernes naturlige Rigidom, har altsaa Beboerne af dette Guvernement dog vanskeligt for at soutinere. Befolkningens Tilvæxt overstiger ikke 1 % om Aaret.

Disse Forhold vilde fra Grunden af forandres, hvis der var Adgang til billige Brødstoffe. Melets Dyrhed lægger en Hemsko paa Fiskerierne.

Forat fjerne alle disse Hindringer og forat gjenføde Distriktets Næringsveie maa man beslutte sig til Anlæg af en Jernbane, der ad korteste Vei kan forbinde Dvinaen med Volga.

Som passende Udgangspunkter for en saadan Linie fremstiller sig paa den ene Side Byen Kasan ved Volga og paa den anden Landsbyen Kotlas ved Floden Vytschegdas Udløb i Dvinaen.

Dvinaen er trafikabel under hele Navigationstiden fra Byen Archangelsk op til Munden af Vytschegda. Høiere op i Bassinet er Navigationen paa alle Steder forbunden med større eller mindre Ulemper og Vanskeligheder. — Betydningen af en saadan Kommunikationslinie er forlængst erkjendt, saavel af Befolkningen nordpaa som af Indvaanerne i Volga-Guvernementerne. — Hvis denne Linie kommer til Udførelse vil det heller ikke være forbunden med særegne Vanskeligheder at anlægge Sidelinier til Vjatka og Perm, hvorved Sibirien via Archangelsk vilde komme i direkte og nær Forbindelse med Havet.

Volga-Dvinabanen vil skaffe Nordens Distrikter Mel, og omvendt bringe Nordens Produkter til Afsætning i det Indre af Rusland. Melets Billighed vil gjøre Guvernementets Erhvervskilder tilgjængelige for et større Antal Arbeidere og følgerig fremkalde en livligere Rørelse i alle Retninger.

Varetransportens Lethed og Billighed vil først og fremst have Indflydelse paa Nordens vigtigste Næringsvei, Fiskerierne. Volga-Dvinabanen vil levere godt og billigt Salt, uden hvilket det vil være ugjærligt at ophjælpe Fiskerierne. For Tiden saltes f. Ex. Hvidehavsfisken meget svagt og i Smaatønder, forarbejdede af tynd Furustav. Efter Bygningen af Volga-Dvinabanen vil der til Fabrikation af Sildetønder kunne leveres Egestav, og fra Volgadistrikterne vil der hidkomme øvede og kyndige Salttere. Fisken vil ikke som nu blive liggende flere Maaneder paa Lager i Paavente af, at Vinterfjøret skal sætte ind, men blive realiseret under selve Navigationstiden, efterhvert som den fanges.

Naar Hvidehavsfisken leveres ad korteste Vei, vil den falde billigere end Fisk, der nu erholdes over de baltiske Havne. — Og den Fisk, der

for Tiden i Archangelsk koster 50 à 60 Kopek Pudet, betales i Vjatka med SRb. 1.50 pr. Pud.

Med Bygningen af Volga-Dvinabanen vil derhos saavel Jagten som de øvrige Næringsveie komme ind paa en rationel Udviklingsbane. Bjergværksdrift vil komme i Gang, og Kapitalerne ville begynde at søge Anvendelse i Distriktet.

Med et Ord: Volga-Dvinabanen vil bringe iveiret saavel Virksomheden paa Søen som paa Landjorden, fremhjelpe Bjergværksdriften og Distriktets Kolonisering, give Handelsflaaden et Stød fremad, sikre Befolkningens Forpleining og gjenopreise Archangels Betydning i kommerciel Henseende.

Men naar Talen er om de utvivlsomme økonomiske Fordele, der for hele Distriktet vil være forbundne med Anlægget af en Jernbane, kan man ikke undlade samtidig at henpege paa følgende ikke uvigtige Omstændigheder: Hverken Befolkningen paa den baltiske Kyst eller ved Bredderne af Sortehavet yder en saadan Garanti med Hensyn til Søfartens Udvikling som vore nordlige Pomorer, der ved egne Midler har istandbragt og vedligeholdt en Flaade paa over 1000 Fartøier. Den nye Vei vil bidrage til at støtte og fremhjelpe Hvidehavets Flaade. Skibsfarten, der vil forøge Rigets Kræfter paa Søen, vil skabe øvede og kjække Søfolk til Brug for Krigsmarinen. Skibsbyggeri og Søfart vil derhos skaffe Sysselsættelse for Tusinder.

Endelig vil Nordens økonomiske Forbindelse med det øvrige Rusland, ganske bortseet fra de økonomiske og kommercielle Fordele, give Anledning til, at de politiske Opgaver kunne løses, der fra umindelige Tider har været stillet Rusland.

Det kan ikke være Tvivl underkastet, at med Nordens Gjenfødelse vil den russiske Krigsflaade begynde at vise sig i vore aldrig tilfrysende Vande og derved give Ruslands Stemme et særligt Eftertryk ved alle internationale Konflikter.

Paa den Murmanske Kyst og paa Fiskehalvøen findes mange af Golfstrømmen beskyttede og aldrig tilfrysende Havne. Disse Havnes Dybdeforhold og Dimensioner tillade dem at optage et betydeligt Antal af de aller største Krigsskibe, hvilke herfra til en hvilkenksomhelst Tid vilde kunne staa ud i det aabne Ocean, et Forhold, der ikke finder Sted hverken for vor Østersø-Flaades eller Sortehavs-Flaades Vedkommende.

Bygningen af Dvina-Volga-Banen paatvinger sig derfor som uopsættelig, ikke alene af Hensyn til Nordens Lokalinteresser men ogsaa af Hensyn til det hele Rige. Uden denne Vei vil de umaadelige nordlige Distrikter være dømt til Vegeteren og Stillestaen og vil være underkastet al Slags Ulykker som Følge af Brødstoffenes Dyrhed eller den fuldstændige Mangel paa samme. — Og samtidig ville de østlige Volgaguvernementer saavel som Sibirien være berøvet Muligheden af med Fordel at realisere sit Overskud af Korn.

Hvad den tekniske Side af Sagen angaar, da synes Anlægget af en Jernbane fra Kasan til Kotlas ikke at kunne frembyde særegne Vanskeligheder. Den vil komme til at gaa gennem en jævn Trakt og for det meste over Staten tilhørende Grund, hvorved store Udgifter til Expropriation ville undgaaes. Heller ikke vil den komme til at overskjære betydelige Floder, og bør følgelig denne Jernbane kunne bygges billigere end andre.

Hvad angaar Jernbanens Udsigter til at erholde Fragtgods og Sandsynligheden af en lønnende Drift, da bør der i saa Henseende ikke være

Plads for nogen Tvivl. Alene Nordens Forsyning med Mel, der vil blive hidført fra Kasan, samt Overførelsen til Volgemarkederne af Nordens Produkter, ville i tilstrækkelig Grad sikre Banens Virksomhed, selv om intet Hensyn tages til de umaadelige Kvanta Last, der ville blive dirigerede til Archangelsks Havn i Hensigt at forsendes videre til Udlandet.

For det nordlige Distrikts Forsyning med Brødstofte samt for Afsætningen til Udlandet af de nordøstlige Guvernements og Vjatka Guvernements Produkter udviklede sig fra gammel Tid den nærmeste og naturligste Vei, nemlig ad Volgaen og Dvinaen til Archangelsk. Ad denne Vei exporteredes til Udlandet: Korn, Lin, Linfrø og andre Produkter fra Vjatkas, Kasans og andre østlige Guvernementer.

Da Jernbanebygningen i Rusland tog sin Begyndelse, opstod strax Spørgsmaal om en Volga-Dvina-Bane; men Realisationen af denne Plan blev stadig udsat. Imidlertid blev Handelen paa Grund af de nye Forhold, der skabtes ved Jernbanerne og de forbedrede Vandkommunikationer, tvungen til at opgive den gamle Vei til Archangelsk og opsøge andre, om end fjernere og mindre fordelagtige Markeder. Men samtidig hermed indtraadte ogsaa en suksessiv Tilbagegang i de nordøstlige Guvernements Velstand.

Vanskelighederne ved Slædetransporten, Transportens Dyrhed, Risicoen ved Flødningen paa de smaa og stadig vandfattige Floder, med Udsigt til at Varerne kunne fryse inde paa Halvveien eller ialfald komme forsent frem til Bestemmelsesstedet, — alt dette tvang de Handlende til at dirigere saavel Kornet som de øvrige Produkter, istedetfor ad den tidligere benyttede, kortere Vei til Archangelsk, — ad Floderne Vjatka, Kama og Volga til St. Petersburg via Rybinsk. Den nye Omvei var betydelig længere end den direkte Vei over Volga og Dvina, men paa den anden Side var den bekvemmere og mindre resikabel. Saaledes fæstede sig efterhaanden Exporten mod Vest af de østlige Guvernements Produkter. Takket være denne Handelens Gang forblev Norden uden Mel, Priserne paa denne Artikel gik betydelig op, og Befolkningens Forsyning gjordes usikker. Exporthandelen i Archangelsk faldt ganske sammen, den tidligere Arbejdsfortjeneste under Transport og Flødning hørte op, og Distriktets Rørelse i det Hele taget tog af, da den ikke kunde bære de høie Melpriser.

Som Følge af Exporthandelens Tilbagegang blev ogsaa de udenlandske Kjøbere tvungne til at forlade Archangelsk, Vjatka og Kasan.

Paa den anden Side bevirkede Produktionsdistrikternes store Afstand fra de nye Markeder, i Forbindelse med de høiere Transportomkostninger, der maatte betales fra de østlige Guvernementer, sammenlignet med hvad Tilfældet var fra de nærmere beliggende Distrikter, at Kjøbmændene kun kunde byde en lavere Pris for deres Produkter; og da Jordbrug og Kvægavl udgjør de vigtigste Næringskilder i Ruslands nordøstlige Guvernementer, maatte Prisfaldet paa Produkterne af disse Næringsveie have en uheldbringende Indflydelse paa disse Guvernements hele Befolkning, hvis Udarming ogsaa skrider hurtigt fremad.

Til at rette paa denne Sagernes Stilling gives der kun en Udvei: At give det østlige Rusland tilbage dets naturlige, korteste og traditionelle Vei til Afsætningsmarkedet, det nordlige Rusland og Archangels Havn.

I den senere Tid har Jernbanenettets Udvikling, og specielt Jernbaners Aulæg fra de sydlige og centrale Guvernementer til de nordvestlige Guvernementer, der tiltrækker Tilførsel af Korn, bevirket, at de østlige Distrikter har tabt ogsaa disse Markeder, hvis Forsyning er overgaaet til de mere

nærliggende kornproducerende Distrikter, der, som Følge af de nye Jernbaner, ere blevne satte istand til paa enhver Tid af Aaret hurtigt at levere Korn, hvad der er en Umulighed for de østlige Guvernementer.

Ved Tabet af disse indre Markeder har Østens Kornhandel seet sig nødsaget til at opsøge det eneste Marked, der endnu stod det aabent, nemlig det udenlandske Marked. Men Afstandens Storhed, Transportens Sendrægtighed og de hyppige Forsinkelser underveis har havt en høist skadelig Indflydelse paa Exporthandelens regelmæssige Gang saavel som paa Prisreguleringen. Af disse Grunde vil Volgaens og Dvinaens Forbindelse ved en Jernbane gjøre tilgængeligt for det østlige Ruslands og for Sibiriens Korn ikke alene det betydelige Marked, der haves i de nordlige Distrikter, men ogsaa Markederne i Udlandet. Og ved den billigere Transport og den hurtigere Afsætning mod Nord og til Udlandet via Archangelsk Havn ville Jordbrugerne i de østlige Guvernementer opnaa at erholde de virkelige Priser for sine Produkter og derved sættes istand til at bringe sin svækkede Økonomi i Orden.

For en regelmæssig Udvikling af Kornhandelen er det heller ikke af ringe Betydning at kunne undgaa overflødige Mellemmænd, ved at sætte Producenterne istand til selv direkte at tage Del i Exporthandelen. I denne Henseende vil Volga-Dvina-Banen frembyde mange Fordele. Den vil ikke blot sætte Jordbrugerne istand til at træde i direkte Forbindelse med Exportørerne, men derigjennem ogsaa forskaffe dem sikker Underretning om Markedspriserne og om den til enhver Tid forhaandenværende Efterspørgsel efter Kornvarer, noget der, paa Grund af Østens Fjernhed fra de baltiske Havne, aldrig vil blive Tilfældet, saalænge Exporten skal foregaa ad denne Vei.

Volga-Dvina-Banen vil etablere en normal og direkte Forbindelse med Norge, Hovedforbrugeren af vor Rug, saavel som med England, der forbruger saa store Kvanta af vor Hvede og vort Byg --- altsaa netop de Kornsorter, paa hvilke det østlige Rusland er særligt rigt.

Gjenfødselen af Archangelsks Havn vil øve en gavnlig Indflydelse paa Berlins Kornhandlere og Königsbergs og Danzigs Kommissionærers Forhold til det østlige Ruslands Kornhandel. Deres Virksomhed er utænkkelig i vort Norden, baade som Følge af dets Fjernhed fra Tydskland, og fordi der i Archangelsk ikke findes den gunstige Jordbund, der i saa Henseende udmærker de baltiske Havne.

Volga-Dvina-Banen vil derhos blive en vigtig Faktor til at bringe i Anvendelse alle moderne Indretninger, der udfordres for en tidsmæssig Kornforretning og en billig Transport. Da Banens væsentligste Opgave vil blive at overføre til Archangelsk Korn fra Volga- og Kama-Guvernementerne samt fra de vestlige Guvernementer i Sibirien, vil den kunne fremhjelpe Forbedringer i Kornets Transport og Rensning ved Anlæg af Elevatorer i Kasan, Kotlas og Archangelsk, samt ved hensigtsmæssige Anordninger for Lossen og Laden samt Indretning af Kornvagoner og Kornfartøier paa Dvinaen. Banen vil i det Hele taget give Anledning til Gjennemførelse af bekvemmere, hurtigere og billigere Levering af Korn, hvad der paa Verdensmarkedet vil sætte vort Korn istand til at konkurrere med andre Landes Vare.

Kornladningernes hurtige Overførelse har under Konkurrencen paa Verdensmarkedet i vore Dage en overordentlig stor Betydning. Vi skal derfor gaa over til en Sammenligning mellem Tidsvarigheden af Varernes Transport til St. Petersburg, og deres Transport ad den projekterede Vei

til Archangelsk, idet vi som Udgangspunkt tager Kasan, fra hvilken den projekterede nye Jernvei skal gaa ud, og som ligeledes passerer af Volgaladningerne under deres Vei til St. Petersburg.

Mod Strømmen: Paa Volgaen fra Kasan til Rybinsk . . .	863	Verst
Paa Jernbane fra Rybinsk til Bologoe og derfra til		
St. Petersburg	580	-

Tilsammen 1443 Verst

Fra Kasan til Kotlas paa Volga-Dvinabanen . . .	600	Verst
Fra Kotlas til Archangelsk paa Dvinaen,		
med Strømmen	627	-

Tilsammen 1227 Verst

Vandveiens Forkortelse til Fordel for Transporten til Archangelsk er iøinespringende, men Fortrinene ved denne Vei træde end klarere frem i Dagen, naar man betænker, at paa Dvinaen vil Varernes Bevægelse gaa med Strømmen, medens den paa Volgaen gaar mod samme, en Omstændighed, der giver førstnævnte Vei en betragtelig Overvægt. Med Strømmen kan et Dampskib slæbe 3 Barscher med en Ladning af 240 000 Pud og med en Hurtighed af 7—10 Verst i Timen, medens et Dampskib paa Volgaen mod Strømmen kun kan slæbe 60 000 Pud med en Hurtighed af 2—3 Verst i Timen.

Dertil kommer, at Volgaen ovenfor Kasan er vandfattig: Om Sommeren og Høsten er Dybden mellem Kasan og Nischnei-Nowgorod ikke mere end 7 Tschetwert, (1 Tschtw. = $\frac{1}{4}$ Archin) og fra Nischnei til Rybinsk 5 Tschetwert, medens Dvinaen fra Kotlas til Archangelsk i hele sin Udstrækning, selv i den tørreste Del af Sommeren, ikke er mindre end 8 Tschetwert dyb. Man vil altsaa, om den projekterede Jernbane kommer istand, erholde en sammenhængende Kommunikationslinie fra det Kaspiske Hav til Hvidehavet, der vil være trafikabel under hele Navigationstiden.

Forskjellen mellem Navigationens Varighed paa Volgaen og paa Dvinaen, saavelsom mellem dens Aabning og Slutning i Petersburgs og Archangels Havne, er i Virkeligheden uden Betydning. Volgaen gaar op ved Kasan omtrent den 10de April, og Dvinaen ved Kotlas den 25de April, og ved Archangelsk omkring den 5te Mai. Denne Forskel passer udmærket for at muliggjøre Varernes Fremførsel fra de nedre Volgaegne til Kasan og de første Partiers Viderebefordring med Jernbanen til Kotlas. — Navigationen paa Dvinaen slutter omkring 15de Oktober og paa Volgaen ved Kasan omtrent 1ste November. Navigationen paa Hvidehavet fortsættes en hel Maaned længer end paa Dvinaen, saaat Ladninger, der exporteres til Udlandet, ikke møder nogen Hindring under deres videre Seilads. Navigationen i Archangelsks Havn varer i Gjennemsnit 170 Dage, og i St. Petersburg 200 Dage om Aaret. Men hvis man tager i Betragtning, at Varernes Fremførsel til Archangelsk Havn uden Hindring kan foregaa under hele Navigationstiden, men til Petersburg kun i den Tid, da der i Volgaen er Høivande op til Rybinsk, det vil sige, kun i Løbet af 2—3 Maaneder, saa erholder man til Fordel for Archangelsk Havn det umaadelige Overskud af 100 Dage. Rigtigheden af disse Betragtninger bekræftes ogsaa, naar man henser til Mængden af de Varer, der ankomme til Rybinsk under Volgaens

Høivandsperiode og under den øvrige Tid. I Løbet af 40—50 Dage, fra 1ste Mai til 20de Juni, ankommer i Gjennemsnit til Rybinsk 80 Millioner Pud Varer, og i hele den øvrige Tid 3 Millioner Pud.

For Varernes Overførelse fra Kasan til St. Petersburg, paa Volgaen og paa Jernbanen fra Rybinsk over Bologoe til Petersburg udfordres: Fra Kasan til Rybinsk med Bugserdampskib, gjennemsnitlig 13 Dage, fra Rybinsk til St. Petersburg 3 Dage, tilsammen 16 Dage, deri ikke iberegnet Tiden for Omlastning.

Ved Varernes Fremførsel paa Volgaen fra Kasan til Rybinsk og derfra videre paa det Marienske Kanal- og Sluse-System, udfordres: Fra Kasan til Rybinsk 13 Dage, Omlastning paa andet Fartøj i Rylinsk 6 Dage, fra Rybinsk til St. Petersburg 50 Dage, tilsammen 69 Dage.

Hvis Varerne føres fra Kasan paa Volgaen til Jaroslawl og derpaa paa Vologda-Banen til Vologda og videre paa Suchona og Dvina til Archangelsk, udfordres: Fra Kasan til Jaroslawl 12 Dage, paa Vologda-Jernbanen 1 Dag, fra Vologda til Archangelsk med Bugserdampskib 10 Dage, Omlastninger 2 Dage, tilsammen 25 Dage.

Paa den projekterede Handelsvei Volga-Dvina: Fra Kasan til Kotlas med Jernbane 3 Dage, fra Kotlas med Bugserdampskib til Skibsborde i Archangelsk 3 Dage, tilsammen 6 Dage.

Udenlandske Dampskibe gjøre Reiser fra Archangelsk til England paa 8 Dage, Lastning i Archangelsk 2 Dage, fra Kasan til Archangelsk 6 Dage, tilsammen 16 Dage.

Det fremgaar heraf, at Korn fra Kasan kan leveres i Storbritanien ad Volga-Dvinabanen i det samme Antal Dage som fra Kasan til St. Petersburg.

Besparelsen i Tid er iøjnefaldende. Sammenlignet med Veien fra Kasan til Petersburg ad Volgaen og Jernbanerne udgjør Forskjellen, eller Besparelsen i Tid 10 Dage, sammenlignet med det Marienske System udgjør Besparelsen 63 Dage, og sammenlignet med Veien over Jaroslawl og Vologda 19 Dage.

Men derhos maa det bemærkes, at paa Eftersommeren og om Høsten, naar man kunde ønske at fremføre Korn af den nye Høst, er Volgaen ovenfor Kasan ofte saa grund, at en regelmæssig og uafbrudt Vareførsel umuliggjøres, medens Vareførselen paa Suchona aldeles ophører. Det Marienske System kan ikke benyttes for Høstkornets Vedkommende.

For Vjatkamelet bliver naturligvis Tidsbesparelsen endnu større, fordi dette Korn direkte vil blive indlastet paa Jernbanen og ikke har Behov for at lægge Veien om Kasan.

Den projekterede Veis Hensigtsmæssighed og Hurtighed vil gjøre det muligt for de østlige Guvernementer at sælge sit Korn hele Aaret rundt og levere det paa de udenlandske Markeder tidligere end nu er Tilfældet, hvorved Kornhandelen vil belives og befæstes.

Og paa den anden Side vil Kommunikationernes Hurtighed, i Forbindelse med Elevatorerne og de øvrige Indretninger, der utvivlsomt ville blive anlagt af Volga-Dvina-Banen, sætte Kornhandlerne og Jordbrugerne istand til, under deres Kamp med Kornet fra Amerika og andre Lande, at vise, at de kunne hjælpe sig selv, uden Formidling af de dyrt betalte men i Virkeligheden ikke alene unyttige men ligefrem skadelige Kommissionærer. — Endelig ville de nordlige Distrikter ved denne Jernbane blive forsynet med billige Brødstoffe, der ville tilflyde dem netop paa de Tidspunkter, da saadant mest tiltrænges, og ikke, saaledes som hidtil har været

Tilfældet, først efter en lang Ventetid. Derved vil Nordens Befolkning blive befriet fra Nød, Sygdomme og økonomisk Undergang.

Hvis man derfor blot vilde holde sig til den Tidsbesparelse, der vil vindes ved Aulæg af den projekterede Jernbane, saa er denne i og for sig af saa stor Betydning, at alene af Hensyn dertil Banen vilde have sin fulde Berettigelse.

Men foruden dette vigtige Hensyn kommer endnu i Betragtning, at Volga-Dvina-Banen vil foranledige en Reduktion i Transportudgifter og Arbejdsomkostninger og for Handelen skabe Forhold saa gunstige, som der aldrig vilde kunne blive Tale om at opnaa ved Benyttelse af de ældre Handelsveje.

Ved Kornvarernes Transport paa den projekterede Volga-Dvina-Bane vil deres Levering i Archangelsk komme til at koste: For Korn fra Volga-egnene paa Jernbane fra Kasan til Kotlas, 600 Verst à $\frac{1}{50}$ Kopek pr. Pud og Verst 12 Kopek, Indlastning i Kasan $\frac{1}{2}$ Kopek, Omlastning paa Flodfartøi i Kotlas $\frac{1}{2}$ Kopek, Bugsering fra Kotlas til Archangelsk 2 Kopek, tilsammen 15 Kopek.

For Korn fra Vjatka, fra de mellemste Lastepladse ved Floden Vjatka, med Jernbane 400 Verst à $\frac{1}{50}$ Kop. per Pud og Verst 8 Kopek, Indlastning $\frac{1}{2}$ Kopek, Omlastning i Kotlas $\frac{1}{2}$ Kopek, Transport til Archangelsk 2 Kopek, tilsammen 11 Kopek.

Kornets Transport paa Volgaen og paa Jernbanen over Rybinsk og Bologoe til St. Petersburg koster: For Volga-Kornet fra Kasan til Rybinsk med Bugserdampbaad 6 Kopek, Omlastning i Rybinsk $\frac{1}{2}$ Kopek, Transport til Petersburg pr. Jernbane $12\frac{1}{2}$ Kopek, tilsammen 19 Kopek.

For Vjatkakornet fra de mellemste Lastepladse ved Floden Vjatka, til Rybinsk 7 Kopek, Omlastning i Rybinsk $\frac{1}{2}$ Kopek, Transport paa Jernbane til St. Petersburg $12\frac{1}{2}$ Kopek, tilsammen 20 Kopek.

Transport af Kornvarer fra Kasan over Nischnei-Nowgorod og Moskwa til St. Petersburg koster: Fra Kasan til Nischnei 3 Kopek, fra Nischnei til St. Petersburg 1 000 Verst à $\frac{1}{50}$ Kop. pr. Pud og Verst 20 Kopek, Lastning og Omlastning 1 Kopek, tilsammen 24 Kopek.

Paa det Marienske System: For Volgakornet fra Kasan til Rybinsk 6 Kopek, fra Rybinsk til St. Petersburg 13 Kopek, tilsammen 19 Kopek.

For Vjatkakornet 20 Kopek.

Heraf sees, at naar man sammenligner Omkostningerne ved Kornets Transport ad den billigste og hurtigste af de nu eksisterende Veie, nemlig over Rybinsk til Petersburg, med Omkostningerne paa den projekterede Volga-Dvina-Bane, vil Besparelserne ved den sidstnævnte udgjøre:

For Volga-Kornet per Pud	4	Kopek
For Vjatkakornet	9	-
eller for en Ni-Puds Tschetwert:		
For Volgakornet	36	-
For Vjatkakornet	81	-

det vil sige: 10—20 % af Kornets Pris paa Stedet.

Hertil kommer yderligere Besparelser som Følge af Magasinernes større Billighed i Archangelsk, Undgaelse af Kommissionærer m. v.

Uagtet en Besparelse af 4—9 Kopek per Pud ved første Øiekast kan synes ikke at være særdeles betydelig, saa maa man dog betænke, at en Besparelse af blot 5 Kopek per Pud for det Kvantum af 60 Millioner Pud Varer, der udgjør de østlige Guvernementers aarlige Export, tilsammen beløber sig til den anstændige Sum af 3 Millioner Rubel.

Volga-Dvinabanens Betydning vil dog vise sig ogsaa paa andre Felter end Korntransportens. Det østlige Rusland er rigt ogsaa paa andre Produkter end Jordbrugets. Foruden at imødekomme Behovet inden Landet, vilde disse Produkter ogsaa kunne afsættes til Udlandet.

Volga-Dvina-Banens Betydning for Vjatka-Distriktet.

Af lige saa stor Vigtighed, som Volga-Dvina-Banen i økonomisk Henseende vil være for Ruslands Norden og for de østlige Volga-Guvernementer, af lige saa stor, og maaske af større Vigtighed vil den ogsaa være for Vjatkas Guvernement samt for Dele af Vologdas og Perms Guvernementer.

Jordbruget og Kornhandelen i Vjatkas Guvernement fortjener en særlig Opmærksomhed paa Grund af Produktionens Størrelse. I Henseende til Kvantumet af samtlige producerede Kornsorter, tagne under et, indtager Vjatkas Guvernement den første Plads blandt alle det Europæiske Ruslands Guvernementer. Af de forskellige Kornsorter indhøstes der i Vjatkas Guvernement tilsammen omtrent 13 Millioner Tschetwert, nemlig: Havre 6 000 000 Tschetwert, Rug 5 750 000, Byg 1 150 000, Linfrø 1 950 000.

Ifølge Meddelelser fra Vjatkas Guvernements Lokalstyrelse er Middelhøsten af Rug, Havre og Byg omtrent 140 Millioner Pud, af hvilke der til Export er disponibel et Kvantum af: Rug 6 450 000 Pud, Havre 13 500 000, Byg 2 450 000, tilsammen 22 400 000 Pud.

Vjatkas Guvernement har allerede i længere Tid søgt efter en fordelagtigere Afsætningsvei for disse sine Jordbrugsprodukter. Det har tidligere forsynet det nordlige Rusland og Archangels Havn med Korn, og kun Transportveienes daarlige Tilstand og den deraf følgende Vanskelighed for Transportens Udførelse, har tvunget det, saavelsom de øvrige østlige Guvernementer til at dirigere sit Korn til de baltiske Havne. Hvis de øvrige Guvernementer har Grund til at klage over dette Markeds Fjernhed og over Transportens Mangelfuldhed, saa har Vjatkas Guvernement det i endnu højere Grad. De øvrige Guvernementer klage over Volgaens Opgrunding; men Vjatkas Guvernement, der er henvist til denne samme Volgavei, har tillige at kæmpe med Vandmangelen i Floden Vjatka, der omtrent er den eneste Vei, ad hvilken det nævnte Guvernement kan befordre sine Produkter.

Foruden at vanskeliggjøre Afsætningen af Landmandsprodukterne medfører Savnet af Kommunikationsmidler tillige, at ogsaa andre Erhvervsgrene hæmmes i sin Udvikling. Bønderne i Vjatkas Guvernement har fra gammel Tid beskæftiget sig med forskellige Sorter Husindustri; men den manglende Anledning til Afsætning kuer deres videre Udvikling og Fuldkommengjørelse. Disse Forhold ville forandres, naar Volga-Dvina-Banen kommer istand. Nye Markeder ville erhverves og Mulighed aabnes for Tilførsel af Maskiner og andet for industriel Virksomhed og Fabrik anlæg nødvendigt Tilbehør.

Endelig vil Volga-Dvina-Banen sikre Guvernementets Forsyning med Korn udenfra for Tilfælde af Uaar inden Guvernementet.

Det vestlige Sibiriens Forhold til Volga-Dvina-Banen og dens Sidelinie til Vjatka og Perm:

Spørgsmaalet om Anlæg af en Vei, der kunde skaffe Produkterne fra det vestlige Sibirien et bekvemt og hurtigt Afløb til Havet, kræver for hvert Aar som gaar, med stedse større Styrke sin Afgjørelse, da Varer af saa voluminøs Natur som Korn, Kvægavlsprodukter m. v. ikke taaler lang

Jernbanetransport, og saaledes f. Ex. ikke kunne fremsendes over Ufa og Samara til Sortehavs-Havnene eller Østersøen.

Alle Forsøg paa at trænge frem til Sibirien ad Søveien gennem det Kariske Hav til Mundingerne af Ob og Jenisei fremkalder mere og mere Overbevisningen om, at denne Linie ikke yder tilstrækkelige Garantier til for Alvor at basere en Handelsvei paa samme. Selv i de Aar da Isforholdene i det Kariske Hav ere gunstige for Skibsfarten, kan Seiladsen kun gaa for sig i et Tidsrum af omtrent en Maaned, og følgelig vil man blot kunne gjøre Regning paa en Reise om Sommeren.

Med Indførelse af Skibsfart paa Ob og Jenisei vil der opstaa Krav paa Anlæg af Havne i disse Floders Mundinger for Losning og Laden af Skibe. I Hensigt at foretage Observationer over Isforholdene i det Kariske Hav vil det blive nødvendigt at oprette specielle Stationer, der maatte sættes i Forbindelse med det almindelige Telegrafnet. Alt dette i Forbindelse med Anbringelse af Sømærker og Farvandets Belysning i Bugterne ved Ob og Jenisei og i Mundingerne af disse Floder — hvilket alt maatte udføres paa en Strækning af flere Hundrede Verst — vilde foranledige kolossale Udgifter, der ikke vilde staa i nogetsomhelst rimeligt Forhold til de Fordele, der kunde ventes opnaaede ad denne Vei.

Men ved Hvidehavet har man den bekvemme og prøvede Archangels Havn, der befinder sig i omtrent samme Afstand fra de produktive Distrikter i Vestsibirien som Obs og Jeniseis Mundinger; og til hvilken Seiladsen vil kunne foregaa ganske anderledes sikkert, end Tilfældet vilde være i det Kariske Hav.

Det kræves kun, at man forener den projekterede Volga-Dvina-Bane med Vjatka og Perm forat erholde en sammenhængende, bekvem og forholdsviis kort Vei fra Archangelsk til Tjumen. Hvidehavet og Dvina vil komme til at forbindes med Kama-Basinet ved Perm, og med Obs og Jeniseis Basiner ved Tjumen.

Paa denne Vei vil blive befordret, foruden Varer fra Perms og Vjatkas Distrikter, tillige Vest-Sibiriens Produkter, der for Tiden ikke har nogen Afsætning. Fra Bredderne af Irtisch og Obs øvre Egne vil komme Korn, Spiritus og forskjellige Produkter af Kvægavlen. Fra Fabrikerne i Boguslavaki vil komme Malm, Jern, Kobber, Svovlsyre og andre kemiske Produkter. Paa Retur til Perm og Sibirien vil ad samme Vei gaa udenlandske Fabrikata af de Slags, for hvilke Distrikterne har Brug.

Denne Vei vil fremme Kolonisationen paa den ene Side af Archangels Guvernement og paa den anden Side af Sibirien selv. Den lettende Afsætning af Sibiriens Korn vil fremhjælpe det derværende Jordbrug, hvoraf igjen vil følge en Belivelse af Vestsibiriens Handel, der vil komme den sibiriske Jernbane tilgode.

Med Anlægget af Volga-Dvina-Banen, ved hvilken Nordrusland og Archangelsks Havn vil blive forbundne med Obs umaadelige Bassin, omfattende Tobols og Tomsks Guvernementer samt Kredsen Semipalatisk, vil Handel og Industri i disse Egne gaa en vid Udvikling imøde. Hvad der før ikke kunde afsættes, vil nu blive Gjenstand for Handelsrørelse. De naturlige Rigdomskilder, der nu ligge unyttede, ville efterhaanden blive oparbejdede, og Distriktets Produktivitet vil i høi Grad forøges. Derved vil Kama-Dvina-Banen, idet den aabner Afsætning for Sibiriens Varer, tillige bidrage til at forøge Trafiken paa den under Bygning værende sibiriske Jernbane.

*Skrivelse fra Generalkonsul Falsen til Hs. Exc. Udenrigsministeren
dateret 19/31 December 1893.*

I det jeg hoslagt har den Ære at fremsende 1ste Afdeling af Konsulatets Aarsberetning for 1893, kun indeholdende, foruden nogle orienterende Bemærkninger, en Oversættelse af en af Archangels Guvernør til Regjeringen indsendt Betænkning om Nødvendigheden af at forene med en Jernbane Floderne Volga og Dvina, skal jeg tillade mig at oplyse, at Beretningen i sin Helhed har været offentliggjort i Archangels officielle Tidende, samt at Guvernøren, der var vidende om, at en Oversættelse af samme af mig vilde blive indsendt til Regjeringerne i Sverige og Norge, har erklæret sig enig i den Slutning, jeg i de orienterende Indledningsbemærkninger har uddraget af hans Fremstilling, nemlig at den russiske Handel ikke har Behov for en Exportvei gennem Skandinavien til aabent Hav i Norge.

At Guvernørens Fremstilling af de nordlige Distrikters naturlige Rigdomskilder efter min Opfatning maa ansees som noget overdreven, rokker neppe den anvendte Argumentations Berettigelse i sin Helhed. Jeg har derfor ikke fundet det fornødent i Aarsrapporten at henpege derpaa.

Bombay.

Aarsberetning dateret 31 December 1893.

Af norske Skibe ankom 3 dr. 4 122 Ton med Ladning. Fragt £ 4 500. Der afgik med Ladning 1 dr. 1 960 T., Fragt £ 4 500, og i Ballast to dr. 2 162 T. Erlagte Konsulatafgifter Kr. 261—85.

Af svenske Skibe ankom 2 Seilskibe dr. 618 Ton.

Fragterne herfra til Europa var hele Aaret lave og er for Tiden: til Liverpool 15 sh. for Hvede, Hull 16 sh. for do., Havre 15 sh. for do. og 16 sh. for Bomuld, Dunkirk og Antwerpen do. Hamburg 16 sh., alt pr. Bombay Ton.

Følgende Skibe deltog i Skibsfarten paa Bombay:

Engelske: Dampskibe, med Ladning 502 dr. 905 210 Tons, i Ballast 56, 99 869 Tons. Seilskibe med Ladning 19, 16 231 Tons, i Ballast 1, 633 Tons.

Fremmede: Dampskibe med Ladning 102, 178 587 T., i Ballast 3, 5 404 Tons, Seilskibe med Ladning 220, 25 115 T., i Ballast 9, 1 481 Tons.

Indiske: med Ladning 237, 21 354 T., i Ballast 2, 237 T.

Ialt Tons 1 254 121, hvoraf Dampskibe 1 189 070, Seilskibe 65 051.

Af de forskjellige Nationers Skibe var østerrigske 36 Dampskibe, 73 672 T., hollandske 1 D., 2 116 T., franske 3 D., 3 453 T., 4 Seilskibe, 311 T., tyske 25 D., 34 084 T., 3 S., 871 T., græske 1 D., 1 502 T., italienske 26 D., 56 253 T., norske 2 D., 3 460 T., 1 S. 256 T., svenske 1 S., 318 T., amerikanske 1 S., 1 657 T., arabiske 8 D., 7 237 T., 164 S., 18 653 T., persiske 2 S., 230 T., tyrkiske 19 S., 2 025 T.

Disse Opgaver er for det indiske officielle Aar, fra 31 Marts.

Det forløbne Aar har efterladt dybe Spor inden Handelsverdenen i flere Henseender, specielt ved den indiske Regjeringes Foranstaltninger for at

hindre Rupeens Fald ved Stængning af Mynten for privat Prægning og dermed forbunden Financering af Council Bills i London. Da alt dette nu er passeret skal man alene paavise Virkningerne paa Bombays Handel af disse Finantsoperationer.

Bomuldsindustrien. Denne, den betydeligste Forretningsgren i Bombay har ved Rupeens kunstige Værdi faaet et stærkt Stød. De herværende Spinderier og Væverier var allerede før meget slet stillet formedelst de indfødte Eieres Mangel paa Forudseenhed i at afsætte Reservefond ved Uddeling af næsten hele Gevinsten til Aktieeierne, hvortil kommer, at de fleste Forretninger styres af Forlæggere, der har forbeholdt sig en Kommission af $\frac{1}{4}$ Anna pr. Skaalpund tilvirket eller forædlet Bomuld, hvad enten Salgsprisen lønner sig eller ikke, saa at de i Almindelighed erholdt $\frac{3}{4}$ af Gevinsten.

Ved Rupeens stigende Værdi og den amerikanske og mexikanske Dollars Kursfald er Exporten til Kina næsten standset og hver Uge ser man en eller flere Spinderier afvikles eller overtages af andre Eiere. At lægge hele Skylden for dette Resultat paa Regjeringens Finantspolitik er ikke rigtigt; thi hvis Forretningerne fra først af var skjøttet som de burde, havde Eierne nu havt tilstrækkelig Reservekapital til at trodse Stormen og træffe Anstalter til at spare Driftsudgifter, hvilket nu er umuligt uden paa for Aktieeierne ruinerende Vilkaar.

Som et første Skridt til at støtте Industrien har de herværende Bomuldsspindere og Vævere med det store japanesiske Dampskibsselskab Nippon Yusen Kaisha truffet Aftale om Aabning af direkte Dampskibsforbindelse mellem japanske Havne og Bombay i Opposition mod engelske og østerrikske Linier, hvorved Fragten er reduceret med ca. 30 %. Foretagendet er dog endnu for nyt til at man kan ytre sig bestemt om Udsigterne til dets Fremgang. Der udkræves dog mere radikale Lægemidler, og før Forlagsiverne reducerer sin Kommission kan Industrien ikke komme op paany.

Man frygtede for, at den anden store Exportartikel, Opium, skulde ganske paralyseres, men efter en Uges Fluktuationer steg Priserne i Kina til det Punkt, som den lavere Dollarkurs fordrer, og nu vedbliver Exporten uhindret som før, hvorved den indiske Regjering fremdeles kan paaregne en velpaakrævet Indtægtskilde af ca. 6 Mill. £ aarlig, hvis ikke den saakaldte Opiumskommission, der nu besøger Indien, anbefaler Tilvirkningens Ophør, men man haaber og tror, at det hele blot er en politisk Tilstelning, thi Opium synes efter de fornemste indiske Autoriteters Udsagn at være det kraftigste Lægemiddel for de malariske Febre, som herjer Indien og aarlig høster Millioner af Ofre. Derhos synes det at være konstateret, at det er et Præventiv mod rheumatiske Sygdomme og en høist virksom Modgift mod Drukkenskabslasten.

Hvede og Frø. Exporten af Hvede er ogsaa af stor Betydning for Indien, men dog ikke saa stor som man har villet paastaa, og meget beror paa, hvorledes det foregaaende Aars Priser har stillet sig. Har Priserne været gode, besaaes større Landstrækninger; har de været mindre betalende, lægges samme Mark under Bomuldsdyrkning eller besaaes med Korn eller Frø, der udgjør Fødemidler for Befolkningen og altid har Afsætning inden Landet, hvorfor Priserne og Exporten sædvanlig beror paa stor Tilgang og ikke saa meget paa Kurs. Landbefolkningen maa sælge, enten Kursen staar høit eller lavt. I det Hele har derfor ikke Kursens Fixering skadet Bom-

bays eller Indiens Export, men hvad der mere end noget andet skadede baade Export og Import var den Feil, at man ikke tog Skridtet fuldt ud og behandlede Sølv som en Handelsvare og ilagde Told derpaa samtidig med Myntens Stængning, eller ialfald, da Kursen var arbeidet op til 1 sh. 4 $\frac{1}{4}$, afslog at sælge Council Bills til under 1 sh. 4 d., hvilke Forsigtighedsregler forsømtes med den Følge, at Kursen kun holdt sig en Uge.

Export af Bomuld, Bomuldstøier og Garn har været betydelig i Aaret (31 Marts 1892 — 31 Marts 1893). Senere foreligger ikke officielle Op-gaver. Den udgjorde i nævnte Periode: Bomuld Cwt. 3 861 497, Værdi Rs. 103 701 509, Garn lbs. 170 786 529, Rs. 61 408 869, Tøier, blegede Yds 57 419 644, Rs. 6 562 278, ublegede Yds 82 229, Rs. 36 365, farvede Yds 5 035 359, Rs. 1 189 826, Lommetørklæder og Schawler No. 178 273, Rs. 80 758, andre Slags lbs. 3506404, Rs. 459 087.

Opiumsexporten fra Bombays Distrikt var i 1892/93 Cwt. 34 046, af Værdi Rs. 32 699 811. Derhos udførtes af Hvede Cwt. 8 174 360, Rs. 42 546 144, Byg Cwt. 13 536, Rs. 43 782, Frø, Cwt. 62 176, Rs. 250 165, Ris, Cwt. 716 147, Rs. 3 994 376 puls Cwt. 107 315, Rs. 395 336, Jowari Cwt. 767 363, Rs. 2 729 077.

Import. De forenede Rigers Andel heri har været ganske betydelig.

Jern og Staal. Den indiske Forbruger værner sig efterhaanden til at nøies med det mindre gode, men dog for de fleste Formaal her brugelige, basiske Staal, der sælges til ca. $\frac{2}{3}$ af det svenske Jerns Pris. Importen af svensk Jern, der i 1888/89 var Cwt. 207 113, var i 1891/92 58 658, og i 1892/93 Cwt. 53 109 til Værdi Rs. 358 902. Middelpriisen var £ 8. 10. pr. Ton for vanlig Specifikation og £ 9 for Søjern.

For Tiden er Prisen 7 sh. 6 d. pr. Ton lavere.

For Staal synes de forenede Riger at have større Udsigt til et forøget Marked. Ialfald har i de to sidste Aar flere Mærker fundet Afsætning, ikke alene af Knipstaal, men ogsaa af dyrere Sorter, saaat denne Artikel fortjener Opmærksomhed. Flere Firmaer i Sverige arbejder paa at faa sine Varer kjendt. Importen af svensk Staal udgjør 4—500 Tons aarlig, hvilket har holdt sig oppe, skjønt et Lager af ca. 1000 Tons, hvoraf dog Halvdelen af en eller anden Grund er usælgelig.

Kvantiteterne bør kunne forøges til omtrent det Dobbelte ved Import af Bunkstaal, saasart de svenske Fabrikanter lærer sig til at tilvirke en Vare af samme Sort som nu udføres af de tyske Tilvirkere, antagelig af svenske Malme.

Manufaktur af Staal og Jern. Begyndelsen til en Import hid fra Sverige er skeet og de Varer, som især gaar i større Kvantiteter, er Hammere, Slægger, File, og Nubber til Værdi ca. £ 3000 aarlig. Norge udfører Maskinsøm til Værdi ca. £ 15 000, men i den sidste Tid er opstaaet engelske Fabrikanter, som tilbyder lignende Søm til 15 % lavere Priser, hvorfor en alvorlig Konkurrence er at befrygte. Hvad der især hindrer Udviklingen af denne Branche af den svenske Industri er Ujævnheden i Varernes Kvalitet. De fleste var i Begyndelsen gode, men senere er der forekommet Anmærkninger, ikke alene om Pakning og lignende, som dog her i Landet er vigtigt nok, men ogsaa om Kvaliteten, hvilket dog ei burde forekomme. Derhos klages over den uregelmæssige Afskibning, bevirket dels ved den foregaaende Vinters Strængthed og Kommunikationernes Ophør

i et Par Maaneder, dels ved de temmelig primitive Foranstaltninger til Tilslutning til transatlantiske Dampskibe af Mangel paa egne, hvilke Grunde meget har skadet den begyndende Export.

Papir. De forenede Rigers Andel heri er utvivlsomt meget mindre end den burde være eller man har Ret til at fordre. Skjøndt norsk brunt Papir findes i Bazarerne og et større svensk Brug er vel repræsenteret, tages dog det Meste fra Østerrige. Ligesaa med Trykpapir, Konzeptpapir og Native account book paper eller Celluloidpapir.

Hele Indførselen hid udgjør:

Trykpapir: Fra England Cwt. 27 114, Værdi Rs. 565 843, Østerrige Cwt. 16 228, Rs. 213 449, Belgien Cwt. 397, Rs. 6 393, Tyskland Cwt. 4 100, Rs. 50 491, Holland Cwt. 27, Rs. 457, Italien Cwt. 242, Rs. 2 344, Norge Cwt. 422, Rs. 4 344, ialt Cwt. 48 530, Rs. 843 321.

Skrivpapir og Konvolutter: Værdi fra England Rs. 469 063, Østerrige 295 914, Belgien 97 463, Frankrige 4 116, Tyskland 29 060, Italien 12 492, Sverige 1 606, Egypten 20, Kina 434, Japan 394, Tyrkiet 100, ialt Rs. 910 662.

Andre Slags Papir: England Cwt. 12 608, Værdi Rs. 164 797, Østerrige Cwt. 11 673, Rs. 177 194, Belgien Cwt. 649, Rs. 19 203, Tyskland Cwt. 3 576, Rs. 66 973, Italien Cwt. 107, Rs. 1 726, Norge Cwt. 189, Rs. 1 939, Sverige Cwt. 201, Rs. 2 200, Amerika Cwt. 58, Rs. 1 759, Kina Cwt. 789, Rs. 47 322, ialt Cwt. 29 815, Rs. 483 120.

Af en Import af Cwt. 78 345 og en Værdi af Rs. 2 237 103 har saaledes alene Østerrige udført Cwt. 27 865 til Værdi Rs. 686 557, medens de forenede Riger næsten forsvinder. Vistnok er de officielle Tal for Norge og Sverige ikke fuldt ud rigtige, da den største Import gaar over London og Hull og Varen optages som engelsk, men man tør trygt kunne beregne, at de forenede Rigers Export til Bombay i sin Helhed ikke udgjør mere end for ca. 150 000 Rs. Værdi eller mindre end $\frac{1}{4}$ af Østerriges.

De Varer, som gaar hid i størst Mængde, er følgende:

Konzeptpapir, Dimension $11\frac{3}{4}'' \times 15\frac{1}{2}''$, Vægt 4 à 5 lbs. pr. Ris à 500 Ark.

Trykpapir, Dimension $17\frac{1}{2}'' \times 22''$, Vægt 9 lbs. pr. Ris à 500 Ark.

Celluloid- og brunt Omslagspapir af forskellige Dimensioner og Vægter.

De østerrigske Priser er: Konzeptpapir $1\frac{5}{8}$ à $1\frac{3}{4}$ d pr. lbs., Trykpapir $1\frac{3}{8}$ à $1\frac{1}{2}$ d pr. lbs., Celluloidpapir $2\frac{9}{16}$ à $2\frac{5}{8}$ d pr. lbs., brunt Omslagspapir 10 sh. 6 d à 11 sh. pr. Cwt., alt leveret i Bombay.

Da de forenede Riger og Østerrige er ligestillet med Hensyn til Vandkraft og Adgang til Papirmasse, forsaavidt ikke endogsaa Vægtskaalen holder til førstnævntes Fordel, kan den eneste Grund hvorfor Norge og Sverige ikke med større Fordel kan konkurrere, alene være den, at Østerrige har bedre Fragtforhold, uden Hensyn til, at Fabrikanterne dersteds har ganske betydelige Fragtnedsættelser paa Jernbanerne for Varer bestemt til Export.

Konsulatet tør derfor fremholde den Fordel som vilde blive Papir-industrien tildel, dels ved Nedsættelse af Jernbanefragter paa Papir bestemt til Export, dels ved en direkte Dampskibsforbindelse til Bombay, thi Forretningerne er nu saa fint beregnet, at 6 d pr. Cwt. = 10 sh. pr. Ton eller $\frac{1}{16}$ penny pr. lbs. eller 12 sh. pr. Ton, tilsikrer Kjøbmanden Forretningerne, og det er disse smaa Differencer, som udestænger de forenede Riger fra Forretningerne. Hvad særlig angaar Konzept- og Trykpapir, kunde det synes, at det var den mindre Vægt paa østerrigsk Vare i Forhold til den norske og svenske som betingede Ordrene, men dette er et Maskinspørgsmaal, som bør kunne besvares ved Anskaffelse af passende Maskiner, hvis Fabrikkerne virkelig vil dyrke disse Markeder.

Papirmasse. Importen til Bombay var for et Par Aar siden ca. 600 Tons og konsumeres af en Papirfabrik inde i Landet. Efter Kursens Fald er imidlertid Prisen paa gamle Jutevævsække sunket saaledes, at disse nu udelukkende anvendes i Stedet for brun mekanisk Masse. Af bleget og halvbleget Sulfit og Sulfatmasse medgaar dog ca. 400 Tons aarlig, hvilken Import er omtrent jævnt fordelt mellem de forenede Riger; Priserne varierer efter Kvaliteten mellem £ 14 og £ 18.10 pr. Ton frit i Bombay.

Fyrstikker. Importen af Fyrstikker og Sikkerhedsfyrstikker holder sig temmelig jevn. De officielle Tal er:

England Værdi Rs. 681 790, Østerrige Rs. 55, Belgien Rs. 7 503, Tyskland Rs. 39 201, Italien Rs. 300, Norge Rs. 215 158, Sverige Rs. 72 752, China & Hongkong Rs. 5 061, Japan Rs. 3 492, Straits settlements Rs. 47 991, ialt Rs. 1 073 303.

Man kommer dog Sandheden meget nærmere, hvis Listen omskrives saaledes:

Østerrige Rs. 55, Italien Rs. 300, Norge Rs. 575 158, Sverige Rs. 441 246, Japan Rs. 56 544,

thi alt hvad der er optaget som engelsk, tysk eller belgisk Vare, kommer fra de forenede Riger, og Fyrstikkerne fra China, Japan og Straits settlements er alle japanesisk Fabrikat.

Trævarer. Det Marked, som her findes, er næsten udelukkende for høvlede og spantede Granbord i sextoms Bredder samt 12 Toms Planker. Glædeligt er det dog at kunne konstatere, at Forbruget aarlig tiltager, samt at i den sidste Tid Forespørgsler er skeet om sagede Dimensioner $2\frac{1}{2}$ " og $3" \times 6-11"$ istedet for den nu saa vanskelig tilgængelige 12 Toms, skjøndt det vel bliver ligesaa vanskeligt for de Indfødte at forandre gammel Skik, som det i sin Tid var for deres Herre og Mester, England, at tage andet end $2\frac{1}{2} \times 7$ og 3×9 ; man kan derfor Intet sige herom, og Konsulatet konstatere kun en fremtidig Mulighed for at kunne sælge andre Dimensioner.

Omsætningen udgjør nu ca. 600 Std. høvlede Varer og ca. 200 Std. 12", der alt kommer fra Sverige, undtagen $\frac{1}{3}$ af den høvlede Last, der kommer fra Norge.

Fra Østerrige er dog i den sidste Tid exporteret 70 Std. 12".

I færdige Træhuse har nogle Salg fundet Sted, men Indien kan ikke betragtes som Afsætningssted af Betydning. Dels er Arbejdslønnen saa lav, dels er Sten og Teak meget at foretrække, og Udgifterne for et Hus bygget af disse Materialier, er idetmindste ligesaa billige som Værdien af

et hid importeret Hus af Naaletræ. Hertil kommer, at Kjøberne vil have Garanti for Modstandskraft, ikke alene mod Klimatets Indvirkninger, men ogsaa, hvad der er værre, mod den hvide Myre, hvilket er umuligt at give, saa at de Huse, som sælges, mere er Resultater af regjerende Fyrsters eller rige Indfødtes Indfald end virkelige Kjøb for Behov. Import af Spirer fra Sverige er begyndt, men er ei endnu værd at omtale.

Telefoner. De Ericssonske Telefoner synes at være en Artikel som har Fremtiden for sig. Da et engelsk Selskab har Koncessioner i Bombay (Calcutta og Madras) er de større Steder fredlyst, men Ordres er kommet fra Hyderabad, Baroda etc.

Salt Fisk. Et af de Indfødtes fornemste Fødemidler er salt Fisk, som indføres fra Arabien og den persiske Bugt i store Kvantiteter, men Priserne er saa lave, at det vistnok er umuligt at konkurrere fra Norge. Imidlertid meddeles her Opgave over Importen med Kvantiteter og Værdier, saaat Beregninger kan ske.

Saltet Fisk. Indførsel fra Italien lbs. 76, Rs. 16, Arabien—Muskat lbs. 1 632 396, Rs. 66 507, Mekran og Sonmiani lbs. 2 302 804, Rs. 91 187, Persien lbs. 1 023 120, Rs. 39 163, asiatisk Tyrki lbs. 1 120, Rs. 40, ialt lbs. 4 959 516, Rs. 196 913.

Tørret usaltet Fisk. Indførsel fra Madagaskar lbs. 112, Værdi Rs. 30, Arabien—Muskat lbs. 2 512 425, Rs. 91 689, Mekran og Sonmiani, lbs. 78 116, Rs. 4 716, Persien lbs. 510 390, Rs. 15 298, asiatisk Tyrki lbs. 45 472, Rs. 1 682, ialt lbs. 3 164 515, Rs. 613 415.

Cement og Kridt. Importen til Bombay er egentlig ikke af stor Betydning i Betragtning af Byens Størrelse. Hele Cementimporten var Cwt. 77 508 af Værdi Rs. 148 194, og af Kridt Cwt. 4 375, Rs. 5 501, og Ler lbs. 13 108, Rs. 19 553.

De forenede Riger skal ogsaa kunne deltage deri, men disse Affærer er et Fragtspørgsmaal og taaler ikke en eneste Omlastning. I Almindelighed sker Afsendelsen hid af disse Varer som Ballast til en nominel Fragt af 5 sh. pr. Ton eller noget lignende; det er endog hændt at de tyske Baade er gaaet over til de engelske Fabriker ved Thamesfloden og har taget Varen for Intet.

Derhos finder følgende Artikler Vei til Indien fra Norge og Sverige: Bobbiner, Tapeter, Kjønrøg, Vognfjedre, Hesteskosøm, Øxer, Knive, Saxe, elektriske Lamper, kondenseret Melk etc., men Kvantiteterne er endnu for ubetydelige til at nævnes.

I det Hele er Importen betydelig fremmet ved Rupeens forøgede Værdi, og den vilde næsten være ophørt, hvis Sagerne var vedblevet at gaa sin Gang.

Den hele Import og Export til Bombay var:

Import.	1891/92.	1892/93.
Varer	Rs. 257 606 823	Rs. 252 695 798
Guld og Sølv	- 110 159 509	- 144 738 397
	Rs. 367 766 325	Rs. 397 434 195

Export.	1891/92.	1892/93.
Varer, indenlandske	Rs. 371 026 720	Rs. 368 334 149
— udenlandske	- 35 330 183	- 36 169 505
Guld og Sølv	- 26 714 222	- 61 295 658
	Rs. 433 071 125	Rs. 465 799 312

Ialt Import og Export 1891/92 Rs. 800 837 451, 1892/93 Rs. 863 233 507.

Kommunikationsvæsen. En Jernbane, som sandsynligvis vil udøve stor Indflydelse paa Bombays Handel, er en under Koncession værende Sammenknytningsbane mellem Agras og Delhis Jernbanen og Byen Kurrachee. Ikke alene vilde Importører og Exportører i de nordvestlige Provindser og Punjab derved bespares mellem 200 og 300 eng. Miles Jernbanefragt, men en stor Del af Handelen, som nu er gaaet over Bombay, vilde drages til Kurrachee, hvorfor man tror, at hvis Koncessionen tilstaaes, hvilket antagelig sker, vilde denne By gaa frem med stærke Skridt paa Bombays Bekostning.

En ny Dampskibslinie er ogsaa kommet istand mellem Japan og Bombay som før nævnt i denne Rapport. Den Virkning, denne kan have paa de forenede Rigers Handel paa disse Kanter, er endnu ubekjendt, men sandsynligvis vil Japaneserne forsøge at tvinge ind sine Sikkerhedsfyrstikker med mere Energi end før, skjøndt disse endnu ikke kan modstaa Regn- tidens Indvirkning.

Frankering af Breve. Konsulatet maa paapege det urimelige i at Breve fra Norge frankeres med 20 Øre pr. $\frac{1}{2}$ Unze, hvorimod Breve fra Sverige betaler 40 Øre for samme Vægt, medens Portoet herfra til begge Lande er den samme, $2\frac{1}{2}$ annas pr. $\frac{1}{2}$ Unze.

G. Bildt.
kst.

St. Helena.

Aarsberetning dateret 5 Januar 1894.

For at losse eller lade ankom fra fremmede Steder med Ladning 2 norske Skibe dr. 1 249 Tons og i Ballast 1 dr. 372 Tons. Derhos blev Havnen anløbet af 12 norske Skibe dr. 8 284 Tons, alle fra fremmede Steder. Samtlige afgik til fremmede Steder. Erlagte Konsulatafgifter £ 3—11—5.

Af svenske Skibe ankom 4 dr. 2 057 Tons.

Det er vanskeligt at afgive en Rapport for et Sted, hvor i Ordets egentligste Forstand, ingen Handel findes.

Handelsforholdene har ikke forbedret sig siden min sidste Beretning; skjønt der skal være en liden Tilvæxt i Koloniens Indtægter, sandsynlig paa Grund af en liden Forøgelse af Importen af enkelte Artikler, hvilket

dog paa ingen Maade betegner noget almindeligt Liv i Handelen, navnlig i Betragtning af, at Antallet af Emigranter, der er afreist til Kapkolonien og Natal, er tiltaget i 1893.

Der er ogsaa en Nedgang i anløbende Skibe, der har erholdt Praktika. Der er ingen Anledning til at erfare Antallet af passerende Skibe, eller dem som kapes udenfor Øens lovbestemte Grændser, af Bumbaade, de saakaldte „marine traders“. Disse Folk driver en Slags Tuskhandel, navnlig ved Bytte af Poteter mod overflødig Skibsproviant, hvorhos de modtager iland Breve til Posten. Antallet af disse Skibe antages at overstige 100.

Antallet af de i Aaret ankomne Skibe var 200, hvoraf 35 Dampskibe, 13 Krigsskibe, og af Handelsskibe, engelske 83, hawaiske 1, franske, italienske og svenske af hver 4, norske 15, amerikanske 30, hollandske 6, tyske 5.

Hele Indførselen udgjorde fra England 2 555 Tons, hvoraf 1 237 Tons Kul og betydelige Regjeringsforraad fra denne Ø og Ascension, de sidste i Transit. Fra Kap ca. 100 Faar, samt endel Indførsel for Private og Militæret. Fra Mauritius endel Sukker og Ris. Ialt fra Kap og Mauritius ca. 530 Tons. Fra Australien især Mel og Korn, ca. 282 Tons. Fra Amerika 1 071 Tons, hvoraf betydelige Kvantiteter Provisioner og Material for de amerikanske Hvalfangere, der i Regelen anløber her to Gange om Aaret.

Udførselen var til England ca. 230 Tons, især gammelt Jern og Metal, Filler, tomme Jerntanke og Oxehoveder, Skind og Huder samt 3—4 Tons Uld. Til Kap ca. 30 Tons, især Potetes og nogle faa Tønder Mel. Til de forenede Stater 660 Tons, hvilket dog er Transit, nemlig amerikanske Hvalfangeres Fangst, især Hval- og Spermacetolie, Hvalfinner og nogle Pund Ambra.

G. Hogg.
fung.

Indhold: Archangel Side 29. — Bombay Side 45. — St. Helena Side 51.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 4.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1894.

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

**Meddelelser om Handelen med norsk Is fra
Konsulaterne i London, Leith, Hamburg,
Bremen, Amsterdam, Brüssel, Antwerpen,
Havre, Nantes, Bilbao.**

London.

Skrivelse fra Generalkonsulen dateret 29de Januar 1894.

I Henhold til det Kongelige Departements Begjæring i Skrivelse af den 6te November f. A., giver man sig den Ære hoslagt at oversende en fra herværende Custom House modtagen Opgave over Importen af Is til Havne i Storbritannien og Irland for hver Maaned i de sidst forløbne to Aar.

Havne.	Januar.		Februar.		Marts.	
	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
London	2 470	840	2 554	3 020	13 200	5 667
Liverpool	-	450	300	-	1 122	-
Boston	330	270	330	350	804	680
Bristol	-	-	-	-	-	-
Colchester	-	-	-	-	190	-
Dartmouth	-	-	-	-	-	220
Dover	-	-	-	-	200	-
Fleetwood	-	-	-	-	-	-
Folkestone	-	-	205	-	-	-
Gloucester	-	-	-	-	-	-
Goole	-	-	-	-	-	347
Grimsby	2 225	1 500	3 673	1 550	5 765	4 285
Hartlepool	-	-	-	-	300	-
Harwich	-	-	-	-	-	-
Hull	450	-	-	-	-	-
Lowestoft	520	400	-	-	400	-
Lynn	-	-	-	-	260	-
Milford	550	-	420	530	550	550
Newcastle	-	-	-	-	150	-
Newhaven	-	-	-	-	400	-
Penzance	-	-	360	-	870	-
Plymouth	-	-	210	-	-	-
Portsmouth	-	-	-	-	430	-
Preston	-	-	-	-	-	-
Ramsgate	-	-	-	-	280	500
Scarborough	250	-	250	230	-	150
Scilly	-	-	-	-	-	-
Shields North	-	140	-	-	-	-
Shoreham	-	-	-	-	840	-
Southampton	-	-	-	-	1 120	-
Sunderland	300	-	-	-	600	450
Swansea	-	-	-	-	-	-
Weymouth	-	-	-	-	-	-
Whitby	-	-	-	-	-	-
Yarmouth	300	-	-	-	300	-
Leith	569	552	-	300	330	-
Aberdeen	-	-	-	-	300	-
Dundee	-	-	-	-	220	-
Glasgow	420	-	930	-	800	-
Granton	-	-	-	-	-	-
Inverness	-	-	-	-	110	-
Kirkwall	-	-	-	-	-	-
Lerwick	-	-	-	-	370	-
Montrose	-	-	-	-	-	-
Peterhead	-	-	-	-	-	-
Dublin	-	350	-	-	1 800	900
Belfast	-	-	-	-	1 850	-
Cork	-	-	330	-	1 110	-
Galway	-	-	-	-	-	400
Londonderry	-	-	-	-	-	-
Skibbereen	-	-	-	-	3 180	650
Tralee	-	-	-	-	995	560
Waterford	-	-	-	-	1 500	-
Ialt	8 384	4 502	9 562	5 980	140 346	15 359

1) 1892 Hull-Sverige 8.

2) 1892 Grimsby-Danmark 20.

3) 1893 Hull-

Norge.

April.		Mai.		Juni.		Juli.	
1892.	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.
Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
10 760	17 950	11 441	22 100	27 594	23 961	28 450	29 460
1 161	1 039	364	2 750	1 866	1 195	1 147	2 331
360	780	330	680	680	580	730	540
-	1 600	131	-	830	400	984	1 250
-	155	-	-	-	-	-	-
380	450	300	300	-	-	-	300
-	280	-	-	-	-	142	175
-	486	420	-	-	389	400	500
-	196	-	-	-	-	240	-
-	-	330	-	-	-	-	-
-	-	-	830	500	820	400	390
1 075	5 451	4 466	3 916	5 946	6 609	6 811	7 891
400	-	80	700	520	-	260	-
-	-	-	-	250	-	-	-
450	800	1 270	2 390	3 345	1 874	1 350	1 900
-	550	-	1 130	760	730	1 350	1 710
-	280	-	-	160	180	113	-
930	1 180	250	2 250	1 990	600	540	500
130	335	-	-	285	110	300	560
359	690	-	-	-	-	349	-
590	2 278	200	2 329	230	-	-	-
1 070	1 480	440	550	420	255	880	880
380	870	-	-	-	630	720	300
500	-	-	500	-	-	-	-
460	-	280	520	530	1 030	960	750
250	256	250	258	-	230	224	434
-	-	-	450	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
1 600	1 900	-	380	330	1 000	1 100	765
-	720	300	710	-	-	870	1 900
768	310	-	-	-	-	-	605
590	580	-	-	-	-	-	230
300	330	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	75	79
-	500	-	550	820	1 120	1 030	288
470	190	330	800	822	1 320	360	-
-	330	-	-	420	1 400	-	450
-	-	-	525	-	-	300	-
1 680	1 415	762	2 880	1 870	1 317	1 897	2 500
-	-	145	100	165	85	-	-
-	110	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
125	305	-	-	-	-	-	-
215	-	-	230	-	-	120	-
-	-	-	-	-	-	-	-
800	750	-	1 050	-	280	-	-
300	550	-	1 100	-	-	-	-
1 100	2 137	-	-	-	-	220	-
-	-	360	400	-	-	-	-
350	280	-	-	-	-	-	-
920	4 450	-	130	410	150	-	-
162	470	-	1 000	-	-	-	-
1 697	1 320	-	520	-	-	-	-
30 332	53 753	22 449	52 028	50 743	46 265	2) 52 322	3) 56 738

Nord Rusland 360.

Havne.	August.		September.		October.	
	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
London	14 369	20 640	14 870	19 627	11 770	13 874
Liverpool	1 190	867	2 574	2 444	1 016	738
Boston	630	1 104	330	637	1 230	1 084
Bristol	-	1 200	900	-	-	960
Colchester	-	-	-	-	-	-
Dartmouth	400	200	-	-	420	560
Dover	-	210	100	150	400	-
Fleetwood	-	-	-	400	-	450
Folkestone	215	150	-	150	-	-
Gloucester	-	-	-	-	-	-
Goole	386	731	1 130	668	-	-
Grimsby	7 021	9 287	7 311	6 825	5 611	6 635
Hartlepool	-	320	-	-	-	360
Harwich	-	-	-	-	-	-
Hull	1 779	4 885	2 690	3 183	1 710	1 510
Lowestoft	1 730	3 085	1 380	2 321	3 140	3 221
Lynn	-	167	156	-	-	90
Milford	960	1 580	1 400	2 134	1 000	-
Newcastle	115	445	205	540	130	-
Newhaven	-	400	350	294	-	-
Penzance	-	-	-	-	-	-
Plymouth	420	745	371	834	417	-
Portsmouth	-	300	-	300	277	-
Preston	-	-	-	300	-	-
Ramsgate	1 020	1 620	690	700	510	230
Scarborough	881	1 270	27	160	360	351
Scilly	-	-	-	-	-	-
Shields North	-	280	-	-	-	250
Shoreham	-	1 048	640	664	410	189
Southampton	400	770	560	370	350	550
Sunderland	-	200	300	-	250	375
Swansea	-	-	128	-	-	-
Weymouth	-	-	-	-	-	-
Whitby	130	70	-	-	-	-
Yarmouth	730	1 600	720	580	360	431
Leith	1 160	824	190	980	380	-
Aberdeen	680	950	-	400	-	-
Dundee	-	400	-	-	100	100
Glasgow	1 503	1 750	1 072	1 100	1 673	2 101
Granton	90	-	-	-	-	-
Inverness	118	63	-	-	-	-
Kirkwall	-	-	-	30	-	-
Lerwick	-	-	-	-	-	150
Montrose	-	120	-	-	-	125
Peterhead	-	-	-	-	100	50
Dublin	-	640	-	550	550	-
Belfast	-	-	400	350	400	420
Cork	-	350	600	-	-	-
Galway	-	-	-	-	-	-
Londonderry	-	-	277	-	-	300
Skibbereen	-	-	-	-	-	-
Iralee	-	-	-	-	-	-
Waterford	-	-	-	-	-	-
Total	35 927	58 271	39 371	46 691	32 564	35 104

November.		December.		Ialt.	
1892.	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.
Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
3 250	5 000	1 230	550	142 008	162 689
500	1 782	72	430	11 312	14 076
630	1 080	-	-	6 384	7 785
-	-	-	-	2 845	5 410
-	-	-	-	190	155
-	270	-	-	1 500	2 300
-	-	-	-	842	815
450	-	-	550	1 270	2 775
-	-	-	-	660	496
-	-	-	-	330	-
187	400	-	-	2 603	4 186
7 656	6 654	3 746	2 425	61 306	63 028
-	-	-	-	1 560	1 380
-	-	-	-	250	-
1 728	-	-	858	14 772	17 400
980	1 086	-	-	10 260	14 233
-	150	-	-	689	867
100	1 780	1 380	-	10 070	11 104
-	-	-	-	1 315	1 990
-	-	-	-	1 458	1 384
-	-	-	-	2 250	4 607
450	1 460	420	-	5 098	6 204
-	-	-	-	1 807	2 400
-	-	-	-	500	800
280	950	560	-	5 570	6 300
250	230	130	-	2 872	3 569
-	-	-	-	-	450
-	290	-	-	-	960
-	330	200	-	5 120	6 276
630	190	-	-	4 230	5 210
-	-	160	-	2 378	1 940
-	200	-	-	718	1 010
-	-	-	-	300	330
-	-	-	-	205	149
1 150	958	325	-	5 735	6 027
150	370	120	-	4 881	5 336
250	200	-	-	1 650	3 730
-	-	90	-	710	1 025
530	450	1 600	520	14 737	14 033
-	-	-	-	400	185
-	-	-	-	228	173
-	-	-	-	-	30
225	-	-	-	720	455
140	80	90	-	565	555
-	-	-	-	100	50
-	-	-	-	3 150	4 520
-	-	-	-	2 950	2 420
-	350	-	-	3 360	2 837
-	-	-	-	360	800
-	-	-	-	627	580
-	-	-	-	4 510	5 380
-	-	-	-	1 157	2 030
150	246	-	-	3 347	2 086
24 506	19 686	10 173	5 333	351 859	404 530
			Sverige	8	Nord Rusland 360
			Danmark	20	
			Ialt	351 887	404 890

Leith.

Skrivelse fra Konsulatet af 18 Januar 1894.

I Henhold til den i Det Kongelige Departements Skrivelse af 6te sidstledne November indeholdte Paalæg giver man sig den Ære hoslagt at oversende saavidt muligt nøiagtige Indførselsopgaver for hver Maaned af Is fra Norge til Skotland under Aarene 1892 og 1893.

Af Is indførtes til Skotland fra Norge:

	Januar.	Februar.	Marts.	April.	Mai.	Juni.	Juli.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
1892 . . .	910	970	1 380	2 520	838	2 895	2 553
1893 . . .	530	306	---	2 319	4 154	4 125	3 001

	August.	Septbr.	Octbr.	Novbr.	Decbr.	Ialt.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
1892	3 403	1 920	1 684	772	1 610	21 455
1893	3 567	2 458	2 774	1 070	493	24 797

Hamburg.

Skrivelse fra Generalkonsulen dateret 2. Januar 1894.

I Tilsvar paa det Kgl. Departements Skrivelse af 6te November f. A. angaaende Isimporten til Hamburgs Generalkonsulatsdistrikt i de sidste to Aar, har jeg den Ære at indberette, at ifølge den officielle Statistik ingen Is indførtes til Hovedstationen i 1892, og at jeg, skjønt Statistikken for 1893 først vil udkomme om nogle Maaneder, efter indhentede Oplysninger mener at kunne opgive som sikkert, at heller ikke i 1893 nogen Is er indført hertil. For Altonas og Harburgs Vedkommende er Forholdet det samme; til Cuxhaven indførtes i 1892 ingen Is, i Juli Maaned 1893 ankom derimod en enkelt Ladning paa 392 Tons fra Kragerø for Regning af „Hamburg-Amerikanische-Paketsfahrt-Actiengesellschaft.“

Bremen.

Skrivelse fra Konsulen dateret 14 November 1893.

Efter Meddelelse fra det herværende statistiske Værk har hverken i dette eller forrige Aar Indførsel af Is fundet Sted. Idethele hører Indførselen af Is til Tydskland til Sjeldenhederne; thi ved normalt Veir om Vinteren bliver der saavel her som i det Indre af Tydskland, hvor det ofte pleier at være meget koldere end ved Kysten, indyundet tilstrækkelig Is til at dække Behovet.

Amsterdam.

Skrivelse fra Generalkonsulen dateret 31 December 1893.

Herved giver jeg mig den Ære at oversende den i det høie Departements Skrivelse af 6 November sidstl. begjærte Opgave over Importen af Is til Nederlandene for hver Maaned i Aarene 1892 og 1893.

Isimporten til Nederlandene i 1892 og 1893.

	1892.		1893.	
	Antal Ladninger.	Ladningernes samlede Vægt i Tons.	Antal Ladninger.	Ladningernes samlede Vægt i Tons.
Januar	1	361	1	438
Februar	—	—	—	—
Marts	—	—	—	—
April	2	881	1	346
Mai	—	—	1	337
Juni	1	490	1	337
Juli	2	819	1	419
August	1	420	3	932
September	1	379	2	820
Oktober	1	420	1	247
November	1	370	—	—
December	1	390	2	790
Ialt	11	4 530	13	4 666

Brüssel.

Skrivelse fra Generalkonsulen dateret 16 November 1893.

Anvendelse af Is til Luxuskonsumtion er meget aftaget, og i Løbet af flere Aar er ingen Ladning ankommet fra Norge.

Til Bevaring af Fødemidler betjener man sig af Landets Is eller i Mangel deraf af kunstig Is, der fabrikeres i stor Udstrækning ved fuldkommen rent Vand fra artesiske Brønde.

Antwerpen.

Skrivelse fra Generalkonsulen dateret 9de Januar 1894.

I Anledning af Departementets Skrivelse af 6 November sidstleden har jeg den Ære at indberette, at al den fra Norge til Belgien i Aarene 1892—1893 afskibede Is er kommet over Ostende. Ifølge Meddelelser fra Vicekonsulen i denne By har den norske Isimport til Ostende i hver enkelt Maaned i de sidste to Aar udgjort følgende Kvanta:

	1892.	1893.
Januar	—	—
Februar	—	—
Marts	—	—
April	—	380 Tons
Mai	300 Tons	1 320 -
Juni	1 055 -	640 -
Juli	1 470 -	2 090 -
August	2 525 -	3 595 -
September	1 420 -	695 -
Oktober	1 405 -	2 045 -
November	1 410 -	380 -
December	360 -	— *)
	Ialt 9 945 Tons	11 145 Tons

Fra andre Lande er der i 1892 til Belgien bleven importeret kun ca. 34 Tons Is.

Vicekonsulen i Ostende udtaler, at Isforretningerne dersteds synes at ville udvikle sig mere og mere. I 1893 har de franske Fiskerbaade, der regelmæssig besøger Ostende, konsumeret ca. 1 000 Tons. Man expederer ogsaa Is fra Ostende med Jernbane til Frankrige, især til Paris, Lille, Roubaix, og Dunkerque (i 1893 ca. 800 Tons). Derimod er Istilførselen til Brüssel af liden Betydning, da man der væsentlig benytter kunstig Is; i Belgien er det Fiskerfartøjerne fra Ostende, der danner det største Marked for den norske Is.

Havre.

Skrivelse fra Generalkonsulen dateret 27de Januar 1894.

I Overensstemmelse med Ordre i det Kongelige Departements Skrivelse af 6te November f. A., giver jeg mig den Ære hoslagt at oversende Opgave over Importen af Is til Havre's Generalkonsulsdistrikt i de to sidstforløbne Aar, hvoraf fremgaar, at den hele Indførsel til Distriktets samtlige Havne med Undtagelse af Rouen i 1892 androg til 15 731 Tons mod 17 389 Tons i 1893 eller en Forøgelse i sidstnævnte Aar af 1 658 Tons.

*) Den 28 December sidstleden oplyses en Ladning paa 380 Tons endnu at være ander Seil.

Ifølge den officielle Statistik udgjorde den samlede Import af Is til hele Frankrige i 1892 31 848 Tons, hvoraf 20 415 Tons indførtes fra Norge.

Til Granville, Gravelines, Honfleur, Isigny, La Rochelle, Libourne, Rochefort, St. Martin de Ré, St. Valery-sur-Somme og Tréport fandt ingen Indførsel af Is Sted hverken i 1892 eller 1893.

Opgave over Isimporten til Havre's Generalkonsulssdistrikt i 1892 og 1893.

Kvantiteterne er angivne i Tons à 1 000 Kg.

Havre.

Aar 1892.		Aar 1893.	
I Januar	12 Tons	I April	451 Tons
- Februar	3 -	- Mai	584 -
- Marts	5 -	- Juni	5 -
- April	609 -	- Juli	3 -
- Mai	4 -	- August	5 -
- Juni	1 -	- September	565 -
- Juli	6 -	- Oktober	594 -
- August	3 -	- November	287 -
- September	984 -		
- Oktober	319 -		
- November	1 -		
- December	3 -		
Tilsammen 1 950 Tons		Tilsammen 2 494 Tons	

Bordeaux.

Aar 1892.		Aar 1893	
I April	230 Tons	I Mai	300 Tons
- Juli	240 -	- August	265 -
- August	86 -	- Oktober	300 -
- September	200 -		
Tilsammen 756 Tons		Tilsammen 865 Tons	

Boulogne-sur-Mer.

Aar 1892.		Aar 1893.	
I Januar	450 Tons	I Januar	250 Tons
- Februar	543 -	- Marts	1 165 -
- Marts	365 -	- April	687 -
- April	751 -	- Mai	414 -
- Juni	537 -	- Juli	412 -

I Juli	210 Tons
- August	211 -
- September	557 -
- Oktober	989 -
- November	335 -
- December	313 -

Tilsammen 5 261 Tons

I August	527 Tons
- September	1 012 -
- Oktober	621 -
- November	190 -
- December	200 -

Tilsammen 5 478 Tons

Caen.

	Aar 1892.
I Marts	420 Tons

	Aar 1893.
I April	150 Tons

Calais.

	Aar 1892.
I Januar	458 Tons
- Mai	199 -
- Juni	414 -
- Juli	170 -
- September	600 -
- Oktober	424 -
- December	522 -

Tilsammen 2 787 Tons

	Aar 1893.
I April	272 Tons
- Mai	250 -
- Juni	170 -
- Juli	363 -
- August	170 -
- September	422 -
- Oktober	411 -
- November	340 -

Tilsammen 2 398 Tons.

Cherbourg.

	Aar 1892.
I Februar	100 Tons
- November	219 -

Tilsammen 319 Tons

	Aar 1893.
I Mai	178 Tons

Dieppe.

	Aar 1892.
I September	880 Tons
- Oktober	690 -

Tilsammen 1 570 Tons

	Aar 1893.
I Mai	1 110 Tons
- Juni	550 -
- August	380 -
- September	400 -

Tilsammen 2 440 Tons

Dunkerque.

Aar 1892.		Aar 1893.	
I Februar	228 Tons	I Januar	180 Tons
- April	180 -	- Mai	180 -
- Juli	200 -	- Juli	591 -
- August	180 -	- September	455 -
- September	240 -	- Oktober	250 -
- Oktober	180 -		
Tilsammen 1 208 Tons		Tilsammen 1 656 Tons	

Fécamp.

Aar 1892.		Aar 1893.	
I April	340 Tons	I April	264 Tons
- November	397 -	- Juli	236 -
		- September	285 -
Tilsammen 737 Tons		Tilsammen 785 Tons	

Trouville-Deauville.

Aar 1892.		Aar 1893.	
I Marts	250 Tons	I Januar	280 Tons
- Mai	170 -	- April	370 -
- August	220 -	- August	125 -
- Oktober	83 -	- November	170 -
Tilsammen 723 Tons		Tilsammen 945 Tons	

Rekapitulation af Importen af Is til hele Havres Generalkonsulsdistrikt.

Aar 1892.		Aar 1893.	
I Januar	920 Tons	I Januar	710 Tons
- Februar	874 -	- Februar	0 -
- Marts	1 040 -	- Marts	1 165 -
- April	2 110 -	- April	2 194 -
- Mai	373 -	- Mai	3 016 -
- Juni	952 -	- Juni	725 -
- Juli	826 -	- Juli	1 605 -
- August	700 -	- August	1 472 -
- September	3 461 -	- September	3 139 -
- Oktober	2 685 -	- Oktober	2 176 -
- November	952 -	- November	987 -
- December	838 -	- December	200 -
Tilsammen 15 731 Tons		Tilsammen 17 389 Tons	

Havre.

Skrivelse fra Generalkonsulen dateret 5 Februar 1894.

Under ærbødig Henvisning til Generalkonsulatets Skrivelse af 27de f. M., betreffende Importen af Is til Havre's Generalkonsulsdistrikt i de to sidstforløbne Aar, giver jeg mig den Ære at indberette, at Vicekonsulen i Rouen i Skrivelse af 3die ds. hertil har meddelt, at Indførselen af Is til nævnte Havn stiller sig som følger:

	Aar 1892.		Aar 1893.
I Marts	290 Tons	I Marts	427 Tons
- Mai	380 -	- April	300 -
- Juli	350 -		
			Tilsammen 727 Tons
	Tilsammen 1 020 Tons		

Disse Tal bringer saaledes den samlede Import af Is til Havres Generalkonsulsdistrikt op til 16 751 Tons i 1892 mod 18 116 Tons i 1893 eller en Forøgelse af 1 365 i 1893.

Nantes.

Skrivelse fra Konsulen dateret 10 Januar 1894.

I Svar paa Departementets Forespørgsel i Skrivelse af 6 November 1893 har jeg den Ære at meddele de Oplysninger, som jeg har kunnet erholde om Indførselen af Is til Nantes Konsulatdistrikt i 1892 og 1893. Indførselen til Distriktets Vicekonsulsstationer var følgende for hver Maaned:

Maaned	Ialt Skibe	norsk Flag	fremmed Flag	1892. Tons	Havn hvortil bestemt.
Januar . . 1	-	1 dansk	175		Concarneau
Marts . . 2	1	1 dansk	455		Douarnenez og Brest
April . . 5	3	2 danske	963		Concarneau, Lorient, Andierne St. Malo
Juni . . 1	1	—	260		Douarnenez
Juli . . 1	1	—	300		Saint-Nazaire
September 2	-	2 danske	315		Lorient og Concarneau
Oktober . 2	2	—	453		Saint Nazaire og Douarnenez
December 1	-	1 dansk	160		Douarnenez
	15	8	7 danske	3 081	

1893.

Maaned	Ialt Skibe	norsk Flag	fremmed Flag	Tons	Havn hvortil bestemt.
April . .	5	2	3 danske	915	Douarnenez, Concarneau, Brest, St. Malo
Mai . .	1	1	—	220	Douarnenez
Juni . .	2	1	1 dansk	549	Saint-Nazaire og Lorient
Juli . .	2	1	1 fransk	350	Concarneau, Douarnenez
Oktober .	1	1	—	210	Saint-Nazaire
November	2	1	1 dansk	315	Concarneau, Lorient
	13	7	6 diverse	2 559	

Isen anvendes i disse Egne navnlig:

- 1) til Bevaring af Fisk, før og under Transporten,
- 2) af Ølbryggerier til Bevaring af Øl i Kjelderne,
- 3) til at bevare Kjød og Fødemidler i det Hele mod stærk Varme,
- 4) i Kafeer for Øl og til Konsumtion om Sommeren.

Den eneste Handel af Betydning er den med Is bestemt for Fisk. Herom kan man let overbevise sig af foranstaaende Liste, der udviser at den norske Is næsten alene indføres til Fiskehavnene.

St. Nazaire erholder aarlig en eller to smaa Ladninger, for en stor Del bestemt for Paketbaadene tilhørende Compagnie Générale Transatlantique.

Ishandelen i Nantes drives udelukkende af Huset Monnier, som der besidder store vel indrettede Ishuse og en Fabrik for kunstig Is, der kan producere ca. 30 Ton daglig. Imidlertid har vi i de sidste 7 Aar havt strenge Vintere, saa at man har kunnet samle naturlig Is i betydelige Oplag fra Floderne, og Fabrikationen af kunstig Is har derfor været meget begrænset.

Bryggerierne benytter sig ogsaa heraf for selv at samle sine Beholdninger. Alle har nu Ishuse, der vistnok er ufuldkomne, men dog tilstrækkelige for Behovet. Isen, der alene anvendes for at vedligeholde Kulden omkring Fustagerne, behøver forøvrigt ikke at være saa ren som den der skal konsumeres. Huset Monnier forsyner den lokale Konsumtion og forsender til det Indre af Landet lige til Tours. Men for Havnene i Morbihan og Finistère gjør den lange Transport, hvorunder Isen smelter, gaar itu og forringes i Jernbanevognene, det mere fordelagtigt at forsyne sig med Is fra Norge, hvor Hr. Monnier undertiden kjøber smaa Ladninger for at forsyne sine Markeder. Imidlertid lader han for at uadgaa at benytte dette Middel fortiden i Quimper bygge en stor Fabrik for kunstig Is.

I det Hele synes Handelen med Is fra Norge ikke hos os at være modtagelig for nogen stor Udvikling, især hvis vi fremdeles faar stærk Kulde som i de to sidste Aar. Iaar har allerede Vinteren været saadan, at man har kunnet samle betydelige Oplag.

De kunstige Isfabriker, hvorom man har kunnet erholde Oplysning, er følgende: I Le Croissic en, Masgallon (nær Brest) en, Morlaix en, Quimper en (og en større under Bygning), Les Sables d'Olonne to.

De fornemste Importører af norsk Is er, saavidt mig bekendt, foruden Huset Monnier: I Saint Nazaire, Hr. Mercier, i Brest, Hr. Dusseuil, i Concarneau Hr. Guillou-Deyrolle.

Men af alle Meddelelser, som jeg har kunnet erholde, fremgaar, at man i det Hele er tilbøielig til at ophøre med at indføre Is, og at den fabrikerede Is sælges til stedse lavere Priser, hvilket gjør Konkurrentsen mere og mere vanskelig.

Bilbao.

Skrivelse fra Konsulen dateret 7 Februar 1894.

I Henhold til det Kongl. Departements Instrux ved Skrivelse af 6te November f. Aar har jeg den Ære her nedenfor at fremsende den begjærte Opgave over Importen af Is til Bilbao Distrikt i de sidst forløbne 2 Aar.

Aar.	Maaned.	Dag.	Hvorfra.	Hvortil.	Importens Størrelse.
1892	Marts	13	Kragerø	San Sebastian	242 Tons
—	April	12	Do.	Bilbao	350 —
—	—	23	Holmestrand	San Sebastian	385 —
Ialt					977 Tons
1893	Marts	3	Kragerø	San Sebastian	269 —
—	Mai	1	Do.	Do.	290 —
—	Juni	2	Do.	Bilbao	340 —
—	—	24	Do.	San Sebastian	289 —
Ialt					1 188 Tons

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 5. udgivet ved Departementet for det Indre.

1894.

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

Malta.

Aarsberetning dateret 22 Januar 1894.

Havnen blev anløbet af 47 ladede norske Dampskibe, dr. 51 744 Tons, ankommet fra fremmede Lande, og 9 ballastede, dr. 8 391 Tons. Kun et af disse udlossede Ladning her. Af de øvrige 46 gik 4 dr. 4 672 Tons, med Ladning til Norge, og 42 dr. 45 986 Tons med Ladning til fremmede Lande. 10 dr. 9 477 Tons, gik i Ballast til Norge. Bruttofragt for Indgaaende £ 657—9—6 (Kr. 11 939.74).

Erlagt Konsulatafgift £ 4—11—1 (Kr. 80—73), Expeditionsafgifter Kr. 1—97. Af svenske Skibe Intet.

Af svenske Skibe ankom 4 dr. 3 657 Tons.

Stedets Handel var i det sidste Aar endnu meget hindret ved Karantænen, der af Regjeringen var paalagt for Skibe kommende fra Lande hvor der har optraadt Kolera. De sanitære Forholdsregler har havt den gode Virkning at bevare Øen mod Epidemien hvorhos Skibe afgaaede herfra har havt fri Praktika til alle Steder paa Kontinentet.

Uagtet den rigorøse Karantæne hele Aaret er mange Skibe ankommet fra de fornemste fremmede Havne, og Antallet var omtrent som i 1892, nemlig 2 668 Dampskibe dr. 3 324 698 T., og 1 173 Seilskibe dr. 88 662 T. Af det samlede Antal var engelske 1 876, maltesiske 364, tyske 106, italienske 881, franske 108, østerrikske 98, norske 56, græske 255, tyrkiske 49, svenske 4, russiske 4, hollandske 3, danske 4, belgiske 1, montenegrinske 2, spanske 11, samiotiske 7, tunisiske 2, portugisiske 1.

I 1892 var det hele Antal ankomne 3 667 dr. 3 102 810 T.

Af Kul indførtes 335 625 Tons, mod 353 659 T. i 1892. Kulfragterne fra England var fra Januar til August 5 sh. à 5 sh. 6 d. pr. Ton, September—Oktober 4 sh. — 5 sh., November—December 4 sh. 9 d. — 5 sh. 3 d. pr. Ton. Priserne var i samme Tidsrum henholdsvis 18 sh. — 18 sh. 6 d., 21 sh. — 25 sh. og 19 sh. — 20 sh. pr. Ton f. o. b. for Cardiff Kvalitet, de øvrige 1—2 sh. — lavere.

Indførselen bestod i 1892 af; Olivenolie 61 609 Caffiser, Korn 114 814 Salmer, Mel og andre forarbejdede Kornvarer 23 752 maltesiske Kvintaler, Vin 304 588 maltesiske Baril, Spirituosa 19 397 do., Øl 74 694 do.

Trævarer. I 1893 var Indførselen af denne Artikel, der udgøres af Bjælker, Planker og Bord af forskellige Dimensioner af Gran og Furu af forskellige Tykkelser og for det meste 13—14 Fods Længde, ca. 600 000 Stykker, samt 10 Partier Stav, hvert paa 30—80 000 Stykker. Alt dette kom fra Triest, Fiume og Venedig. Priserne var ikke meget forskellige fra 1892 og har været følgende:

Planker:	Gran, Længde 13 Fod,	$2\frac{2}{8}$ "	□	fr. 46	pr. 100 Stk.
-	—	$2\frac{6}{8}$ "	□	- 66	- - -
-	—	$3\frac{3}{8}$ "	□	- 103	- - -
Furu,	—	$3\frac{3}{8}$ "	□	- 155	- - -
Gran,	—	$2\frac{6}{8}$ "	× $1\frac{5}{8}$	- 33	- - -
Furu,	—	do.	do.	- 36	- - -
Gran,	—	$3\frac{3}{8}$ "	× $1\frac{5}{8}$	- 65	- - -
Furu,	—	do.	do.	- 72	- - -

For Planker af Gran og Furu, Længde 13', Bredde 8—15", Tykkelse $\frac{5}{8}$ " — $2\frac{2}{8}$ " varierer Priserne efter Bredde, Tykkelse og Kvalitet fra fr. 38 — fr. 750 pr. 100 Stk.

I 1893 blev Øen anløbet af 3 norske Dampskibe med Trælaster direkte fra Sverige, og et fra England, bestemt til Alexandria og Egypten.

Potetes. Indførselen i 1893 var ca. 2 500 Tons fra Sicilien, der solgtes til Befolkningens Forbrug til fr. 3—75 å fr. 4—25 pr. Kvintal. Fra Belfast var Indførselen indtil sidst i December ca. 6 000 Tons å £ 4. 4 sh. å £ 5 pr. Ton.

Udførsel. Dyrkningen af Potetes, der drives ivrig her paa Øen, udbragte i de to Sommer- og Vinterhøster i forrige Aar ca. 15 000 Tons, hvoraf ca. 7 500 Ton udførtes indtil Aarets Slutning. Priserne var fra £ 3—2 til £ 4—3 pr. Ton, indbefattet Emballage.

Af Løg udførtes i 1893 53 772 Kvintaler, af Oranger 76 081 Dussin, Karve 2 216 Kvintaler, Cottonin 480 Colys mod 511 i 1891. Udførselen af maltesisk Bomuldsgarn, der i de tidligere Aar viste en fremadskridende Bevægelse, er i de senere Aar gaaet tilbage.

En Salme Korn = 1 engelsk Quarter, 1 maltesisk Kvintal, = 80 Kg., 1 maltesisk Baril = $9\frac{3}{4}$ engelske Imperial Gallons, 1 Caffis = $4\frac{1}{2}$ do. do.

Postvæsen. Øen har daglig Ferbindelse med Europa ved maltesiske Postdampskibe, der opretholdes af Lokalregjeringen, og som 5 Dage i Ugen vedligeholder Frem- og Tilbagereise mellem Malta og Syracus med Tilslutning til flere ugentlige ankommende og afgaaende engelske, italienske og franske Dampskibe.

Skjönt Øens Handel i Aaret ikke har gjort Fremskridt har den dog ikke været mindre end i det foregaaende Aar.

James Gollcher.

Akyab.

Aarsberetning dateret 3 Januar 1894.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 1 norsk Dampskib dr. 1 029 Tons og i Ballast 2 dr. 2 949 Tons. Af disse gik to dr. 2 949 Tons til Europa med Ris og 1 dr. 1 027 Tons til Cochinchina med Paddy. Erlagte Konsulatafgifter £ 12—2—1. Fragten for de afgaaede Skibe til Cochinchina 803 Tons Paddy à 12 annas pr. bag, til Europa 2 461 Tons Ris à £ 1—16—3 og 2 692 do, à £ 1—11—3.

Ingen svenske Skibe ankom.

Sidste Aars Rishøst udgjorde 168 000 Tons mod 189 000 i 1892. Udførselen til Europa var i 1893, 99 000 Tons mod i 1892, 133 000 Tons, og til indiske Havne i 1893 69 000 Tons mod i 1892 56 000 Tons, ialt i 1893, 168 000 Tons, imod 1892, 189 000 Tons.

Fragterne til Europa var ca. 30 sh. — 25 sh. pr. Ton for Dampskibe og 27 sh. 6 d. — 22 sh. 6 d. pr. Ton for Seilskibe.

Der var ingen direkte Handel med de forenede Riger i 1893.

Regnmængden i 1893 var 208 Tommer, der var godt fordelt over Sæsonen. Høstudsigterne er derfor meget gode, og man regner paa et Udbytte af 190—200 000 Tons.

Udførselen af Ris til Europa i 1893 var 99 382 Tons, der afsendtes i følgende Nationers Skibe: Britiske, Dampskibe 20, 90 099 Tons, Seilskibe 4, 10 570 Tons, ialt 80 669 Tons eller ca. 81 % af Udførselen, tyske, Dampskibe 1, 3 940 Tons, Seilskibe 3, 7 326 T., ialt 11 266 Tons, ca. 11 % af Udførselen, norske 2 Dampskibe, 5 153 Tons, ca. 5 % af Udførselen, danske 2 Seilskibe, 2 294 Tons.

Exporten af Ris fra Akyab gik til følgende Lande: Tydskland 36 616 Tons, Belgien 19 145 Tons, Holland 15 124 Tons, England 12 666 Tons, Østerrige 11 754 Tons, Danmark 3 989 Tons.

F. Müller.

Brüssel.

Aarsberetning dateret 24de Januar 1894.

Intet norsk Skib ankom til Brüssels Havn i Aaret; væsentlig er dette grundet paa, at Skibenes Drægtighed stadig tiltager og gjør Passagen af vor Kanal vanskelig, hvorfor Importørerne foretrækker at udskibe sine Varer i Antwerpen eller Gent og modtage dem efter Behov med Jernbanen, der befordrer til lav Fragt.

I enkelte Kredse er der stærk Bevægelse for at faa Kanalen uddybet og udvidet mod Havet, men dette Spørgsmaal er endnu ikke løst.

Sundhedstilstanden er god. Der har været nogle Tilfælde af Kolera, men sjelden dødelige, og i det Hele isolerede. Der har paa lang Tid her i Byen ikke været yderligere Tilfælde.

Det forløbne Aar var nogenlunde godt for Handel og Industri. Indførselen er tiltaget med ca. 8 pCt. og Udførselen aftaget med ca. 1 pCt.

Agerbruget led af stærk Tørke, undtagen for Hvidbeder, der gav godt Udbytte og meget Sukker. Til Kvægfoder indførtes store Mængder Havre og Mais.

Takket være Hs. Exc. Burenstams Forføininger, er endelig den Person, som under Navn af Banque Centrale de Bruxelles udgav Lodder for Laan betalbare i lange Terminer, bleven udvist fra Belgien. Jeg frygter dog, at han har en Efterfølger, der bærer Navn af Bryssels Volksbank, og det vilde uden Tvivl være nyttigt, at advare Publikum mod disse Bedragere.

Vi lever fremdeles i en vis Uro, maaske paa Grund af en for stor almindelig Prosperitet og Anstrengelser af visse veltalende, men uskjønsumme Talere, der driver Arbeiderne til Streik, Studenterne til Insubordination mod deres Professorer og Masserne til at ville styre. Til Lykke for Belgien synes den gamle traditionelle Orden og Velvillie mellem alle Klasser at ville gjenoprettes.

G. Brugmann.

Lübeck.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Vicekon- sulstationerne	41	5 708	-	-	41	5 708	-	-	68 433
” Sverige til Hovedsta- tionen	5	1 097	-	-	5	1 097	-	-	11 818
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne	6	1 576	-	-	6	1 576	-	-	17 810
” andre LandetilHoved- stationen	12	3 516	-	-	12	3 516	-	-	43 447
” andre Lande til Vice- konsulstationerne . . .	46	15 052	2	570	48	15 622	-	-	170 650
Ialt	110	26 949	2	570	112	27 519	53	16 508	312 158
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	-	-	10	2 634	10	2 634	-	-	-
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne	2	219	46	8 255	48	8 474	-	-	415
” Sverige fra Hoved- stationen	-	-	3	889	3	889	-	-	-
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	-	-	20	8 518	20	8 518	-	-	-
” andre Lande fra Ho- vedstationen	1	130	3	960	4	1 090	-	-	813
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	10	1 942	16	3 673	26	5 615	-	-	7 230
Ialt	13	2 291	98	24 929	111	27 220	53	16 508	8 458

Af svenske Skibe ankom 1 774 dr. 320 214 Ton.

Paa norske Skibe paamønstredes 11, afmønstredes 12 Mand.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen M. 5 004.39, ved Vicekonsulstationerne M. 7 861.23 hvoraf tilfaldt Konsulskassen M. 3 930.61, af svenske Skibe ved Hovedstationen M. 344.69, ved Vicekonsulstationen M. 1 602.70 hvoraf tilfaldt Konsulskassen M. 801.35. Ialt tilfaldt Konsulskassen M. 10 081.04. Expeditionsafgifter af svenske Expeditioner M. 1 474.76, af norske M. 62.84, af fælles M. 220.72.

Aarsberetning dateret 15 Februar 1894.

Den norske Skibsfart viser i Forhold til 1892 en Nedgang af 13 Skibe og 9 629 Tons Drægtighed.

De forskellige Havne i Distriktet blev anløbet af følgende Antal norske Skibe: Lübeck 18, Apenrade 6, Burg (paa Fehmern) 4, Eckernförde 1, Ekensund 1, Flensburg 13, Hadersleben 2, Holtenau 1, Itzehoe 9, Kiel 12, Neustadt 3, Rendsburg 1, Rostock 34, Sonderburg 2, Wismar 6.

I de sidste 10 Aar er de tidligere Vicekonsulater i Høyer, Hurum, Friedrichstadt, Lütjenburg og Tonning inddraget.

Forholdet mellem norske Damp- og Seilskibe var følgende:

1893 Dampskibe	53,	dr.	16 508	Ton,	Seilskibe	60	dr.	11 223	Ton
1892	—		58,	-	22 912	-	—	68	- 14 448
1891	—		42,	-	15 461	-	—	94	- 18 879
1890	—		36,	-	11 892	-	—	96	- 15 142
1889	—		46,	-	12 779	-	—	117	- 13 862

Hele den norske Skibsfart udgjorde i samme Periode, af ankomne og afgaaede Skibe:

1893,	113,	dr.	27 731	Ton,	Bruttofragt	Kr.	284 992,
1892,	126,	-	37 360	-	—	-	487 672,
1891,	136,	-	34 339	-	—	-	480 156,
1890,	132,	-	27 034	-	—	-	501 972,
1889,	163,	-	26 640	-	—	-	395 736,

i Gjennemsnit 134 Skibe, 30 621 Ton og Kr. 430 105 pr Aar.

Af regelmæssige Dampskibsforbindelser med Norge og Sverige var der følgende: Til Malmø, Landskrona, Helsingborg, Halmstad, Varberg og Gøteborg, daglig Kl. 5¹/₄ E. M. af Hallands Dampskibsselskab.

Til Stockholm, Kalmar, Karlskrona og Norrkøping hver Mandag med Selskabet „Sveas“ Skibe.

Til Kalmar og Stockholm Onsdag og Lørdag. Samme Selskab.

Til Ystad, Åhus, Karlskrona, Karlshamn og Norrkøping hver 14de Dag. Sødra Kustens Bolag i Karlshamn.

Til Kristiania via Kjøbenhavn hver Onsdag og Lørdag Kl. 5¹/₄ med de hallandske Baade.

Fra Helsingborg, Landskrona og Malmø ugentlig med det danske Kvægdampskib „Jyden.“

Paa norske Skibe paamønstredes 2 Mand og afmønstredes 12 Mand.

Maanedshyrer var for Dampskibe: Styrmand 80—90 Kr., 1ste Maskinist 100—110 Kr., Matroser og Fyrbødere 40—45 Kr. Paa Seilskibe: Styrmand 70 Kr., Bedstemænd 50—60 Kr., Matros 40—45 Kr., Letmatros 30—35 Kr.

Foruden Firmaet C. M. Hallbäck & Sønners (C. G. & J. Th. Hallbäck) i Malmø for et Par Aar siden her grundede Kommissions- og Speditionsforretning har det bekendte Vinhus J. Cederlunds Sønner i Stockholm i flere Aar i Lübeck en stedse mere opblomstrende Filial for Tilvirkning og Salg af Punsch; Agent C. E. Freidenfeldt. Da den høie Told (180 Mk. pr. 100 Kg.), umuliggjør Varens Import fra Sverige, tilvirkes Punschen her af Firmaets Bryggerimester, der i denne Hensigt aarlig hidkommer. Ogsaa Firmaet C. A. Lindgren & Co. i Stockholm sælger her lavet Punsch; Agent C. J. Krook.

I Aarets Løb udfærdigedes 253 nye Matrikelbeviser for Norske og Svenske og fornyedes 464. Skjønt norske Undersaatter ikke paa Grund af nogen international Overenskomst med Tydskland er forpligtet til at forevise et af Konsulatet udstedt Matrikelbevis, anser man sig berettiget til at kræve saadanne af Nordmænd, som opholder sig i Distriktet.

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

Tydslands Handel antages i 1893 at have været stationær, især Importen. I de tyske Østersøhavne gik Omsætningen med Udlandet afgjort tilbage. Til Differentialtolden, Uaar i Tydskland og Finland, paafulgt af Exportforbud for russisk Korn, Karantæneudgifter formedelst Koleraen og Forbud mod Kvægimport i 1892 kom i 1893 Isblokade og endelig Toldkrigen med Rusland og Finland. Importen fra Sverige til Lübeck gik tilbage, især af Trævarer, Fyrstikker og fersk Sild. Paa den anden Side var der en større Indførsel af Sten, Ben, Filler, Skind og Havre samt især af Kvæg, hvoraf indførtes ca. 7 000 St. Hornkvæg, 500 Svin og 160 Faar, og over Warnemünde 3 232 St. Hornkvæg, 135 Kalve, 1 262 Svin og 78 Faar. Trælastimporten til Wismar var paa Grund af exceptionelle Forhold usædvanlig stor. Endelig var Importen af norsk Sild til Rostock betydeligere end noget tidligere Aar.

Indførselen af norsk Sild til Lübeck foregaar som bekendt hovedsagelig over Hamburg, for en mindre Del over Kjøbenhavn og Stettin. Efterat om Vaaren Beholdningen af Fedsild i Oplag under stigende Efterspørgsel med Lethed var bleven realiseret, indtraf Sommerfangsten, der var af god Beskaffenhed, allerede midt i Juli. Priserne inklusive Told var 36 M. for KKK, 33 M. for KK og 31 M. for K. Tilførselen var af udmærket Kvalitet, især i September Maaned, men Markedet blev snart saa overfyldt, at Priserne sank med hver Uge og endog usædvanlig smukke Partier maatte realiseres til Underpris. Tilgangen paa Mærket KKK var dog, ligesom i de foregaaende Aar, hele Tiden knap, hvorimod Tilførselen af KK var for stærk, og ligeledes den af K rigelig. Ved Sæsonens Slutning havde Priserne naaet sit laveste Standpunkt, nemlig 23 M. for KKK, 19 M. for KK og 17 M. for K, Tolden indbefattet.

Til Røgerierne i Lübeck og Schlutup ankom 121 346 Kasser fersk Sild mod 163 658 i 1892. Nedgangen modsvarer ca. 30 000 metr. Ctr. og havde sin Grund i den stærke Kulde fra midt i Januar til sidst i Februar. For Gøteborgssild betaltes i Januar $3\frac{1}{4}$ — $4\frac{1}{4}$ M., i første Halvdel af Marts $4\frac{1}{2}$ — $5\frac{1}{2}$ M., i sidste Halvdel 5—9 M., første Halvdel af November $4\frac{1}{4}$

M., sidste Halvdel 3—3 $\frac{1}{4}$ M. og i December 3—3 $\frac{1}{2}$ M., alt pr. Kasse à ca. 4 $\frac{1}{2}$ Kubikfod inkl. Fragt. Varbergssild betingede i September og Oktober 1 M. 20 % — 2 M. 60 %, samt Øresunds i August 1 $\frac{1}{4}$ —2 $\frac{1}{2}$ M., i September 1 $\frac{1}{2}$ —2 $\frac{1}{2}$ M., og i Oktober 1 M. — 1 $\frac{1}{2}$ M., alt pr. Val.

Trælastimporten til Lübeck opgives saaledes: Fra Sverige 33 000 Std., Rusland og Finland 19 500 Std., tyske Havne 10 500 Std., ialt 63 000 Std. mod 75 000 i 1892. Nedgangen i Indførselen fra Sverige vilde have været større, hvis ikke den højere Told paa finsk Trælast havde foranlediget Importørerne til især at forsyne sig fra Sverige. Priserne var hele Aaret temmelig faste, nemlig for firskaarne 1 $\frac{1}{4}$ " og 1" Bord fra Sørderhamn pr. Std. f. o. b.

	I	II	III	IV						
9"	Furu	280	240	155	135	Gran, 9"	usorteret	135	130	Rm.
8"	-	220	180	125	105	-	8"	—	110	100
7"	-	210	165	120	100	-	7"	—	105	100
6"	-	200	160	110	90	-	6"	—	100	95
5"	-	180	140	95	75	-	5"	—	85	80

1 $\frac{1}{4}$ " Geflebord betingede 10 M. pr. Std. mere.
Furu fra Hudiksvall betingede

	I	II	III	IV
7" og 8"	210	170	115	95 M.
6"	195	155	105	85

5" sagfaldende 90—95 M. og 4" do. 80 M.

Usorteret Gran fra samme Havn betaltes med: 11", 140 M., 9" 130 M., 8", 105—110 M., 7" og 6 $\frac{1}{2}$ " 100—105 M., 6" 95—100 M., 5", 80—85 M. Usorteret Vare fra Sundsvall obtinerede: 9" Furu 145 M., Gran 122 $\frac{1}{2}$ M., 8", 115 og 102 $\frac{1}{2}$ M., 7", 110 og 97 $\frac{1}{2}$ M., 6" 100 og 92 $\frac{1}{2}$ M., 5" og 4 $\frac{1}{2}$ " 80 og 75 M., 4", 75 og 70 M. Usorteret Vare fra Piteå: 9", 150 M., 8", 125 M., 7", 105 M., 6", 95 M., 5", 80 M., 4", 70 M. For Gran bevilgedes 10 % Rabat.

Af hugget Virke fra Skellefteå og Piteå var Importen ligesaa stor som i 1892. Indførselen af saakaldte Valbord er i Aftagende. Priserne for vankantede 12"×1 $\frac{1}{4}$ " Furubord var pr. Tylvt cif, 12", 18 $\frac{1}{2}$ —20, 11", 17, 10", 15 $\frac{1}{2}$, 9", 13 $\frac{1}{2}$, 8", 8 $\frac{1}{2}$, 6"—7", 5—6 M. Firskaarne Granbord fra Sydsverige, usorterede, betingede pr. Std. cif, 7" og 8", 120 M., 6", 110 M., 5", 100 M.

Importen af Jern og Staal var mindre end i 1892. Forsendelsen over Lübeck hindres især af Mangel paa billig Vandforbindelse med Elben samt de høje Jernbanefragter til de vestlige Dele af Landet. Svensk Jern anvendes i Tydskland især til Hesteskosøm og andre specielle Formaal, hvorved Prisen spiller en underordnet Rolle. Middelpriserne pr. 100 Kg. inklusive Told (2 M. 50 pf.) og paa 3 Maaneders Kredit var følgende:

Smedejern — 20—21 M., valset 19 $\frac{1}{2}$ —20 M., Hufnagleisen 20 $\frac{1}{2}$ —21 $\frac{1}{2}$ M. For Rujern og Bessemerstaal var Priserne efter Kvalitet særdeles varierende, men Middelprisen for førstnævnte opgives i 1893 til 11 $\frac{1}{2}$ —12 $\frac{1}{4}$ M. og for sidstnævnte til 16—17 M. cif exclusive Told. Tydsk Jern viste en nedgaaende Tendents, især mod Aarets Slutning paa Grund af Valseværksyndikaternes Opløsning.

Importen af Tyttbær fra Sverige var større end nogensinde før og opgives til 13 500 M. Ctr. mod 9 513 i 1892 og 3 913 i 1891. Middelprisen var 11—12 pf. pr. $\mathcal{E}$.

Til **Rostock** ankom 34 norske Skibe dr. 6 085 Ton mod 27 dr. 6 400 Ton i 1892. Af de fra Norge ankomne Dampskibe lastede de fleste kun en Del af sine Sildeladninger her og afgik med Resten til preussiske Havne. Den indseilede Bruttofragt for de ankomne var 73 539 M. mod 75 861 for 1892. For de 10 med Last afgaaede opgives Bruttofragten til 5 066 M.

Den direkte Import fra Norge bestod af 42 490 Hl. Sild, 177 Hl. Tran, 20 do. Ansjos samt 11 025 Kg. Salt. I 1892 var den direkte Import af Sild 34 619 Hl. I Importen deltog 29 norske og 5 svenske Skibe. Derhos kom over Kjøbenhavn 148 Hl. Sild. Priserne for Mærkerne KKK, KK, K og MK var resp. 21, 17, 12 og 9 M. ved Sæsonens Begyndelse 23—25, 22—24, 17—18 og 12—13 M. ved Midten, og 15—17, 14—15, 12—13 og 10—11 M. ved Aarets Slutning. Alt pr. ufortoldet Tønde.

Norsk Torskelevertran betales saaledes: Dampmedicintran 62 M., raa do 50 M., Blanktran 45 M. samt brun 40 M. alt pr. Tønde ufortoldet. Importen af norsk Sild til Rostock sker især af to Konsortier, et ældre og et yngre. Det første bestaar af følgende Firmaer: Wagner & Friederichsen, Albrecht & Dieckmann, B. Vietjens Nachfolger, C. Both & Schnappauff samt O. F. Regenstein, det andet af E. C. Winter, Fr. Danckwardt, Fiebel & Bøhmer samt Brandt & Co.

Indførselen til **Wismar** af Trælaster fra Sverige tiltog fra 41 903 Kbm. i 1892 til 55 749 Kbm. i 1893. Tilvæksten begrundedes især i den høiere Told paa finske og russiske Trævarer samt stigende Efterspørgsel fra Stedets Høvlerier og Snedkerfabriker. Indførselen antages yderligere at ville tiltage ved Havnens Ombygning næste Sommer og Oprettelse af nye og bekvemmere Lagerpladse for Trævarer.

Indførselen af Træmasse fra Norge og Sverige aftog med ca. 1 Million Kg., da Stedets eneste Importhus derfor er begyndt at forsyne sig med tydsk Træmasse over Rotterdam. Indførselen fra Norge var i 1893, 1 501 200 Kg. mod i 1892, 2 392 200, 1890, 3 216 000 og 1889, 4 710 000 Kg.

Til Distriktets Havne i Schleswig-Holstein ankom med Ladning fra Norge 10 norske og 8 svenske Skibe, hvoraf 12 med Trælaster og 6 med Granit.

Til **Kiel** ankom fra Norge med Trævarer 2 svenske Skibe dr. 144 Tons.

Derhos ankom 12 norske Skibe dr. 5 106 Tons, hvoraf 1 dr. 39 Ton fra Norge med Trælaster, 1 dr. 44 T. fra Norge med Træmasse, 4, 1 065 T., fra Sverige med Trælaster, 5, 3 275 T., fra England med Kul, 1, 682 T., fra Rangoon med Teak. Af de ankomne var 5 Dampskibe dr. 3 275 Tons. I 1892 ankom 22 norske Skibe dr. 7 148 T., hvoraf 10 Dampskibe dr. 5 225 T.

Indførselen af fersk Fisk fra Sverige udgjorde 3 088 095 Kg. mod 4 190 440 i 1892 og 2 919 450 Kg. i 1891. Nedgangen skyldtes de ugunstige Isforhold i de 6 Uger fra Midten af Januar til sidst i Februar, hvorved de to Dampskibe „Flora“ og „Diana“ maatte indstille sine Reiser mellem Gøteborg og Kiel. Foruden 2 667 795 Kg. fersk Fisk bragte de ogsaa 36 695 Kg. preserveret do. Af fersk Sild indførtes ca. 20 000 Kasser og af Makrel 1 500 do. Sildepriserne var: I Januar 4—8 M., Februar 10 M., Marts 10 M., Oktober 8—15 M., November 4—6 M., December 4—5 M.

For Garnsild vexlede Priserne mellem 8 og 20 M. og for Brisling fra 10 til 40 M., for Makrel fra 15—40 M. Samtlige Noteringer gjælder pr. Kasse à 4½ Kubikfod indeholdende 100—120 Kg. netto samt inklusive Fragt. Af Aal ankom ca. 150 000 Æ og Prisen var 50—70 pf. pr. Æ . Importen af Lax og Torsk anslaaes til ca. 50 000 M. i Værdi.

Paa Grund af de ugunstige Isforhold og Forretningernes slæbende Gang var Resultatet af de to nævnte Rutebaades Reiser mellem Gøteborg og Kiel ikke bedre end i 1892, maaake omvendt. De indførte til Kiel fersk og preservevet Fisk, forarbejdet Jern, Bær og Frugt (376 352 Kg.), Suedkeriarbejder, Papir og Træmasse, Fyrstikker, Kvæg m. M.

Fra Norge indførtes 955 Kbm. Trævarer, 29 875 Kg. Hø og 65 085 Kg. Papirmasse; dertil udførtes 125 Kbm. Trævarer og 95 000 Kg. Mel. Derhos udskibede Die Baltische Mühlengesellschaft fra sine i Neumühlen ved Kiel liggende store Møller flere Ladninger Mel til Norge.

Til **Holtenau** indførtes fra Norge 1 500 Ton Granit. Den allerstørste Del af Importen til dette Sted befordres med Lægttere og mindre Skibe paa Kanalveien til det Indre. Af norske Skibe ankom 1 Dampskib med Kul fra Cardiff.

Til **Flensburg** ankom 13 norske Skibe dr. 3 254 Ton, hvoraf 4 Dampskibe dr. 1 617 T. De opseilede Fragter var 27 085 M hvoraf for indgaaende 24 635 M, mod i 1892 indgaaende Fragter 198 581 M, 1891, 208 927 M. og 1890 313 386 M. Den direkte Import til Flensburg fra Ost- og Vestindien var i 1893 meget indskrænket, og ikke et eneste norsk Skib deltog deri. Ingen Indførsel fandt Sted fra Norge. Fra Sverige indførtes Bord og Planker, Bjælker og Sparrer, Stav, Træmasse, Jern, hugget Gadesten og Slibestene.

Til **Ekensund** var ingen Indførsel fra Norge. Der udførtes derfra til Kristiania, 58 000 St. glaserede Teglsten (röthe Verblendsteine).

Til **Eckernförde** var ingen Indførsel fra Norge. 1 norsk Dampskib bragte Oliekager og Palmemel fra England. Fra Sverige indførtes Træløst, hvoriblandt ca. 16 000 Kubikfod smalere Bord til Kasser for røget Fisk, samt ca. 370 000 Kg. fersk Sild.

Til **Sønderburg** ankom 1 norsk Seilskib med Oliekager fra Riga og 1 med Kul fra England.

Til **Apenrade** ankom 3 norske Dampskibe med Oliekager og Klid, 1 Seilskib med Træløst fra Danzig, 1 med Mais og Klid fra Buenos Aires og 1 med Cokes fra England. Indgaaende Fragter for norske Skibe beregnes til 26 499 M.

Til **Hadersleben** ankom 2 norske Seilskibe med Kul fra Newcastle.

Til **Rendsburg** ankom fra Norge 1 dansk Seilskib med 1888 Tyltyer Bord. Mangel paa Fartøier af 3 Meters Dybgaaende passende for Kanalen nødvendiggjør Omlastning i Holtenau af Trævarer bestemt til Rendsburg. Allerede i Vintermaanederne 1892—93 sænkedes Kanalens Vandspeil mellem Holtenau og Rendsburg til Østersøens Niveau, og først i Mai 1893 aabnedes den nye Sluse ved Rendsburg for Trafiken. Man arbejder overalt flittig paa Kanalens Opmudring til 4 Meter; men først naar den gamle Jern-

banebro ved Westenbeck er bleven erstattet ved en høi Brygge, og den store Sluse ved Holtenau færdigbygget, kan Nord- Ostseekanalen i hele sin Længde befares af Skibe paa $8\frac{1}{2}$ Meters Dybgaaende. Dette ventes at ville finde Sted til Vaaren eller Sommeren 1895, og indtil da maa større til Rendsburg bestemte Partier af Varer omlastes ved Holtenau. Bygningsvirksomheden i Byen Rendsburg og dens Nærhed langs Kanalen er fremdeles livlig og Forbruget af Trævarer antages at ville blive ligesaa stort som i 1892.

Til **Burg** paa Fehmern kom 4 norske Seilskibe fra engelske Kulhavne. Til **Neustadt** kom 3 norske Seilskibe med Kul fra England.

Til **Itzehoe** ved Størfloden kom 9 norske Skibe, hvoraf 1 Dampskib. Af Seilskibene kom 6 fra Fredrikshald og 2 fra Drammen, alle med Stav, ialt ca. 3 600 Kbm. Med fremmede Skibe kom derhos 7 Ladninger Stav fra Fredrikshald og en fra Drammen. Til Import af Stav har den Alsenske Cementfabrik indkjøbt et større Barkskib, der om Sommeren gjorde 5 Reiser mellem Fredrikshald og Itzehoe.

Høsten i Schleswig Holstein var i 1893 i det Hele under middels, og paa mange Steder klages ogsaa over Fodermangel, hvorfor større Indkjøb af Hø gjordes i Egnen ved Malmø, ligesom Hø blev indført fra Norge.

Fragterne var som næsten overalt i Verden utilfredsstillende. Fra 11 Januar til 18 Februar var Fart paa Travefloden umulig, men Istaxt betaltes til 1 Marts. De nordiske Havne var dog endnu tilfrosset, og det første Dampskib afgik herfra til Kjøbenhavn 7 Marts samt til Malmø 10 s. M.

Trælastfragterne for Seilskibe var in full pr. Std. fra Sydsverige 18—19 M., fra Gefle — Hernøsand 20—21 M., og fra nordligere liggende Havne 22—25 M. For Dampskibe 1—2 M. mere. Raterne holdt sig hele Sommeren paa samme lave Standpunkt, steg først i Oktober 1—2 M. og var siden om Høsten 24—25 M. fra Gefle og Hernøsand samt 27—28 M. for de nordligere Havne.

Fra Petersburg og Kronstadt 19—20 M. og for Memel 18—20 M.

Kulfragterne fra Skotland og England var i Mai 4 sh. — 4 sh. 6 d., og steg senhøstes til 6 sh. 9 d.

Pitchpine ab Pensacola 96—106 sh.

Til Flensburg betaltes for Oliekager fra Rusland $7\frac{1}{4}$ M. pr. Ton; for Salt fra England 5 sh. 3 d. — 5 sh. 9 d., fra Geestemünde for Petroleum 1 M. 30 pf. og 1 M. 40 pf. pr. Fad, og fra Königsberg for Sleepers 20—25 pf. pr. Std. For tomme Flasker fra Flensburg til England var Fragten 14 sh. 6 d. pr. Ton.

Særskilt for Dampskibe paa Østersøen betaltes: For Jern fra Stockholm 6—9 Kr., efter Aarskontrakt 5—6 Kr., fra Norrkøping og Westervik $4\frac{1}{2}$ —5 M., fra Gefle 6—8 M. og fra Gøteborg Kr. 6.30—7, alt in full pr. 1 000 Std.

Fersk Sild fra Marstrand og Lysekil 80 pf. — 1 M. pr. Kasse à $4\frac{1}{2}$ Kubikfod.

Granitblokke fra Carlshamn og Åhus 5—6 M. pr. 1 000 Kg. Gadesten fra Carlshamn og Lysekil $4\frac{1}{2}$ —5 M. pr. 1 000 Kg. Svin fra Helsingborg Kr. $4\frac{1}{2}$ pr St. Hornkvæg fra Helsingborg og Malmø Kr. 12 pr. St., Kalve Kr. 8.

Cokes fra Lübeck til sydsvenske Havne 3— $3\frac{1}{2}$ M., til Visby 4 M., til Stockholm $3\frac{1}{2}$ —4 M. pr. 1 000 Kg.

Salt til sydsvenske Havne 3—4 M. pr. 1 000 Kg.

Efter officielle Opgaver ankom til Lübeck i 1893 1 426 Dampskibe dr. 1 122 746 Kbm. og 908 Seilskibe dr. 219 514 Kbm., ialt 2 334 Skibe dr. 1 342 340 Kbm. Heraf var svenske ca. 40 % af hele Drægtigheden. I 1892 ankom 2 416 Skibe dr. 1 460 301 Kbm., og 1891, 2 509 dr. 1 446 856 Kbm.

Aar 1893 var det ugunstigste af de sidste 5 Aar, baade i Skibenes Antal og Drægtighed.

Af de ankomne Skibe var svenske 747, 532 948 Kbm. tyske 1 025, 456 896 Kbm., russiske 216, 177 370 Kbm., danske 301, 101 027 Kbm., engelske 27, 60 817 Kbm., norske 17, 13 064 Kbm., hollandske 1, 218 Kbm.

Leonard Åkerblom.

Piræus.

Aarsberetning dateret 5 Februar 1894.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning til Hovedstationen 2 norske Skibe dr. 2 624 Tons og til Vicekonsulaterne med Ladning 3 dr. 1 535 Ton og i Ballast 3 dr. 1 654 Ton, ialt, 8, dr. 5 813 Ton, hvoraf Dampskibe 5 dr. 5 450 Ton. Bruttofragten til Hovedstationen £ 1 765, til Vicekonsulaterne £ 1 450, ialt £ 3 215.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedstationen i Ballast 2 norske Skibe dr. 2 624 Ton, og fra Vicekonsulsstationerne med Ladning 3 dr. 1 654 Ton og i Ballast 3 dr. 1 535 Ton, ialt 8 dr. 5 813 Ton. Bruttofragt £ 1 250.

Af svenske Skibe ankom 3 dr. 815 Ton. Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Kr. 166—62, ved Vicekonsulaterne Kr. 239—15, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 119—58. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Kr. 51—81. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 338—01. Expeditionsafgifter Kr. 15.

I forrige Aars Rapport undlod jeg ikke at meddele, at ved mine Bestræbelser Trælast fra de forenede Riger endelig var bleven meget bekjendt i Grækenland, og dens Indførsel endelig sikret. Virkningen heraf har senere været saa betydelig, at flere Ordres vilde have været afgivet, hvis ikke den nu i Grækenland herskende Krise var indtraadt.

Jeg kan dog meddele, at tre Trælastladninger er ankommet i Aaret direkte fra de forenede Riger, hvorhos en stor Kvantitet af flere andre Partier af samme Træ er indført fra Marseille.

De forenede Rigers Trælast er meget anerkjendt til Gulve, medens Trælast fra Archangel foretrakkes til Døre og Vinduer.

Jeg har henvendt mig til Arsenalet, hvor jeg ogsaa har søgt at indføre Trælast, og det har lykkedes at faa samme til at anvende endel, hvorhos Vedkommende har indgivet en gunstig Rapport derom til Marineministeren, med Forslag om at standse med Indkjøb af Trævarer fra Østerrige og for Fremtiden at benytte Træ fra de forenede Riger. Hvis Ministeriet indgaar herpaa vil en større Afsætning finde Sted, og jeg vil ikke undlade at prøve herpaa i sikkert Haab om, at det vil lykkes.

M. N. Rodocanachi.

Nantes.

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 Hovedsta- tionen	13	5 050	-	-	13	5 050	-	-	92 254
„ Norge til Vicekonsuls- stationerne	77	10 125	-	-	77	10 125	-	-	169 278
„ Sverige til Hovedsta- tionen	2	749	-	-	2	749	-	-	24 586
„ Sverige til Vicekon- sulsstationerne	20	6 418	-	-	20	6 418	-	-	135 379
„ andre Lande til Ho- vedstationen	22	9 627	3	826	25	10 453	-	-	252 375
„ andre Lande til Vice- konsulsstationerne	25	12 520	3	1 505	28	14 025	-	-	201 866
Ialt	159	44 489	6	2 331	165	46 820	50	23 174	875 738
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	-	-	1	397	1	397	-	-	-
„ Norge fra Vicekon- sulsstationerne	-	-	29	4 471	29	4 471	-	-	-
„ Sverige fra Hovedsta- tionen	-	-	2	500	2	500	-	-	-
„ Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	-	-	6	1 506	6	1 506	-	-	-
„ andre Lande fra Ho- vedstationen	14	4 953	24	10 669	38	15 622	-	-	36 874
„ andre Lande til Vice- konsulsstationerne	5	2 129	85	23 350	90	25 479	-	-	16 149
Ialt	19	7 082	147	40 893	166	47 975	50	23 174	53 023

For Havari eller Ordre anløb 3 Skibe dr. 1 482 T.

Af svenske Skibe ankom 23 dr. 9 163 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe: Ved Hovedstationen frcs. 2 913—70, ved Vicekonsulstationen frcs. 5 184—90, hvoraf tilfaldt Konsulen

frcs. 2 592--45. Af svenske Skibe ved Hovedstationen frcs. 661—10, ved Vicekonsulaterne frcs. 801—20, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 400—60. Ialt tilfaldt Konsulen frcs. 6 567—85. Expeditionsafgifter af norske Expeditioner frcs. 140, af svenske frcs. 14.

Aarsberetning dateret 11 Februar 1894.

En norsk Brig kondemneredes i St. Brieuc efter Stranding og solgtes ved Auktion.

Paa norske Skibe forhyredes 16 Sømænd og afmønstredes 22. Ingen Rømning fandt Sted.

Efterstaaende Opgave over den norske Skibsfart paa Distriktet i de sidste 5 Aar viser desværre en Fortsættelse af den tidligere begyndte Nedgang og fremmede Flags stedse virksommere Konkurrence, især engelske Dampskibe, der nu synes at have monopoliseret Transporten af nordisk Trælast.

Der ankom af norske Skibe:

1889	201	dr.	51 399	Ton	1892	183	dr.	51 125	Ton
1890	230	-	57 819	-	1893	167	-	48 292	-
1891	203	-	64 592	-					

Ogsaa den svenske Skibsfart viser nogen Nedgang.

Handel. Indførselen fra Norge bestod som sædvanligt af Rogn, Bygningstømmer, Papirmasse, Granknub (rondins de sapin blanc) Is og lidt Tran. Fra Sverige indførtes Bygningstømmer, Jern og en Ladning Hø presset i Baller.

Rogn. Til Distriktets Fiskerhavne indførtes fra Norge 32 227 Tdr. Torskerogn mod 34 611 i 1892. Fisket var ganske godt og regelmæssigt hele Sæsonen med stadig godt Veir. Sardinerne var dog mest smaa og Priserne lave. Fiskerne sparede derfor meget paa den norske Rogn og prøvede som Agn Arachidemel og endog lidt amerikansk Rogn af meget daarligere Kvalitet end vor. Formindsnelsen var dog ikke stor, grundet paa det aktive Fiske og Anskaffelsen af mange nye Baade.

Oplaget af usolgt Rogn sidst i 1893 kan tilnærmelsesvis anslaaes til 10—12 000 Tdr. eller omtrent som i 1892. Gjennemsnitsprisen var i Løbet af Sæsonen for første Sort Bergens Rogn fra 45—50 frcs. pr. Tønde. Fragten ved Indførselen var, som altid 3 frcs. pr. Tønde.

Trælast. Indførselen af skaaren Trælast med de forenede Rigers Skibe var kun 1 830 Ptb. Std. fra Norge og 5 089 fra Sverige.

Disse Tal er meget smaa i Forhold til Indførselen med fremmede Skibe, især de store engelske Dampskibe. Hele Kvantiteten af nordisk Trælast indført til Distriktet kan nemlig anslaaes til over 20 000 Std.

Træ og Træmasse til Papir. Indførselen heraf tiltager aarlig. Det er vanskeligt at angive et endog tilnærmelsesvist Tal for den indførte Mængde Granknub eller færdig Træmasse, da fremmede Skibe ogsaa her konkurrerer stærkt med de forenede Rigers Flag.

Fra Norge kom ialt med norske Skibe 1 143 Ptb. Std. Granknub og 3 067 Ton Træmasse og fra Sverige 182 Ptb. Std. Granknub og 4 525 Ton Træmasse.

Af Is indførtes fra Norge til Distriktet Havne ialt 2 559 Ton fra Norge mod 3 081 Ton i 1892.

Af svensk Jern indførtes ialt 2 881 642 Kg. En gros Priserne var frcs. 20 pr. % Kg. hamret Lancashire, frcs. 19.50 hamret ordinær, frcs. 18.75 valset, 1ste Sort, frcs. 20 for Vergettes.

I de tre sidste Aar var Indførselen: 1892, 3 712 650 Kg., 1891, 1 799 300 Kg., 1890, 3 109 159 Kg.

Udførselen fra Nantes er fremdeles ubetydelig, og bestod i Aar kun af Tøndebænder af Kastanietræ og Stykgods til Kolonierne. Fragterne herfor udgik i lump Sum.

Af Korn, almindelig den bedste Udførselsartikel, slog Høsten ganske feil i Frankrige iaar, og man maatte istedet indføre en stor Mængde, især fra Amerika og Rusland.

Konsulatets Adresse er fremdeles rue Crébillon No. 20 1ste Etage, aabent fra 9—6.

A. Backman.

Breslau.

Aarsberetning dateret 28 Februar 1894.

Den i Beretningen for 1892 udtalte Frygt for at det paa Forretningerne hvilende Tryk ikke saa snart vilde forsvinde, slog ind for hele Aaret 1893. Foruden de tidligere Aarsager, saasom manglende Foretagelseslyst, betydelig Kapitalsvækkelse hos Publikum ved Tab i udenlandske Statspapiere, Frygten for Koleraens Tilbagekomst etc indtraf derhos i 1893 den tysk-russiske Toldkrig, der netop for dette Konsulatdistrikt maatte øve den ugunstigste Virkning. Først mod Aarets Slutning fik Forholdene et noget bedre Udseende, da det blev tydeligere, at Toldforhandlingerne med Rusland vilde lede til et praktisk Maal, og skjøndt endnu Rigsdagens Samtykke til Traktaten ikke er erholdt, og derhos Tarifen ikke opfylder de høit stillede tyske Forventninger, haaber man dog sikkert paa saadant Samtykke og stiller sig tilfreds med de opnaaede Tarifsatser af Hensyn til den ved Tarifen opnaaede Fastslaaen af disse Satser og af hele Handelsforholdet til Rusland. Af saadanne Betragtninger er resulteret en vis almindelig Tiltro, der ikke mindst er kommet Bankfaget tilgode, idet der ved Aarskiftet viste sig en efterhaanden tiltagende Fasthed paa Børsen og blandt Publikum og dermed ogsaa en tilsvarende Stigning af Kurserne. Hidtil stagnerede Børsforretningen og standsede endog til sine Tider. En vis Skadeserstatning fik den legitime Børsforretning ved de høie Renter i Aarets sidste Trediepart, efterat midt i August Rigsbanken havde fastsat sin Diskonto og Lombardsats til de høie Tal resp. 5 og 6 %. Bankernes nu offentliggjorte Resultater vise tydelig denne Tendents for Aaret 1893 og frembyde ganske taalelige Afslutninger.

Bjergværksindustrien var uforandret. Kuldriften gav nogenlunde Resultater; mod Aarets Slutning blev Efterspørgselen uventet noget

større. Jernhytterne og Valseværkerne var nu som før i en lidende Tilstand, og en stor Del deraf kunde vanskelig dække sine Driftsudgifter. Endel har indrettet sig paa visse Biprodukter og derved noget forbedret det hele Resultat. Zinkhytterne havde nedgaaende Priser, men Udbyttet var dog godt. Idethele haaber man paa et betydeligt Opsving for denne Industri ved den tysk-russiske Handelstraktat, og da de indenlandske Baners Behov ogsaa paany gjør sig mere mærkbart, kan det haabes, at denne Industriegren faktisk har den værste Tid bag sig.

Textil- og Spinneriindustrien havde god Fremgang; dog var ved Aarets Slutning de høje Priser paa den nye russiske Lin til Hinder, og skjønt Priserne herpaa senere er gaaet noget tilbage turde dog den nærmeste Tid blive noget vanskeligere for Linindustrien. Porcelænsindustrien arbeidede normalt; den har at kjæmpe med stærk Konkurrence fra andre Distrikter. Glasindustrien gav ogsaa et nogenlunde Udbytte, specielt Speilglasfabrikationen, der dog lider under Konkurrence, navnlig fra fremmede Fabriker. I Uldforretningen viser Markedet i Breslau og Schlesien iøvrigt en stadig nedgaaende Tilførsel, der for en stor Del kommer af Indskrænkningen i Faareavl. Klædesindustrien havde et meget middels Normalaar. Rederiet var meget ugunstig stillet. Den slette Forretningsgang i det Hele reducerede Fragtmængderne, og om Sommeren hindredes Skibsfarten i Maaneder af lav Vandstand. Maskinindustrien gav kun middels Resultater. Cementindustrien led under stærkt trykkede Priser. Ved Aarets Slutning afsluttede de større Fabriker en Konvention.

Cellulose- og Træmassefabrikerne led meget under de slette Vandforhold, saaat enkelte Cellulosefabriker maatte indstille Driften. Gevinsten for disse Fabriker var meget begrændset.

Bryggeriforretningerne begunstigedes vistnok ved en lang og varm Sommer og billige Raamaterialier; men den almindelige Forretningsflauhed maatte naturligvis ogsaa gjøre sig følelig paa Konsumenten af dette Nydelsesmiddel for Folkeklasserne. Spritfabrikerne havde et normalt middels Aar under stadig lave Spirituspriser. For Sukkerindustrien var den lange sommervarme Høst særdeles fordelagtig, idet derved Roerne fik en Sukkergehalt, der kun sjelden er opnaaet. Resultaterne var som Følge heraf tilsvarende gode. For Landbruget var derimod Roehøsten næsten ganske mislykket, da paa Grund af Tørke og Varme Rokvantumet, der næsten udelukkende danner Grundlaget for Salgsprisen, var langt under den middelmaadigste Høst. Kornet gav ogsaa kun ringe Udbytte, hvorimod Veiret var gunstigt for Halmen. Da den ringe Kornhøst ikke ledsagedes af de under saadanne Forhold sædvanlige Prisforhøielser og Tørken bevirkede Mangel paa Strø og Foder, blev Landbrugets Stilling endnu vanskeligere. Da det nu er udseet til at bære den største Del af Tydklands Omkostninger for den tysk-russiske Traktat ved Nedsættelsen af Korn-tolden fra 5 til $3\frac{1}{2}$ M., synes dets Udsigter at være meget daarligere.

Fiskeimporten fra Skandinavien til Distriktet kommer gien-synlig ikke ret i Gang. Det, som alene kan give den et Opsving, nemlig at vinde Publikums store Masse for Næringsmidlet „død Fisk“ er hidtil ingenlunde lykkedes. Konsumenten begrændser sig endnu til visse snevert indskrænkede Kredse. Det maa staa derhen, om denne Publikums Utilbøielighed for den i død Tilstand solgte Fisk, kunde modarbeides ved

hensigtsmæssig Udbydning i specielt indrettede Salgslokaler, idet Fisk overhovedet hidtil aldrig har været et virkeligt Folkenæringsmiddel for Indlandsbefolkningen.

Idet man saaledes har at berette om en Periode af den største økonomiske Depression, synes der at være Tegn til, at det laveste Punkt er overskredet. En vis tilbagevendende Tiltro kan ikke negtes og omend ingenlunde noget overraskende hurtigt Opsving vil indtræde, kan man dog haabe paa en rolig, normal Udvikling af det hele Forretningsliv.

v. Wallenberg-Pachaly.

Indhold: **Akyab** Side 71. — **Breslau** Side 82. — **Brüssel** Side 71.
Lübeck Side 72. — **Malta** Side 69. — **Nantes** Side 80. — **Piræus** Side 79.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 6.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1894.

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

Indberetning fra kommerciel Stipendiat Simon Arnold om Handel og Skibsfartsforhold i China, dateret Shanghai 20 November 1893.

Ved kgl. Resolution af 15 November 1892 blev det naadigst tilstaaet mig et kommercielt Stipendium „for i China og Japan at virke for Afsætning af norske Produkter samt at søge tilveiebragt en større Indgang for vor Handelsflaade i de østasiatiske Farvande“, og har jeg herved den Ære at fremkomme med Indberetning over de hidindtil indhentede Oplysninger og gjorde Erfaringer.

Forinden jeg imidlertid nærmere gaar over hertil, skal jeg i Henhold til Departementets ærede Skrivelse af 12 Januar d. A. kortelig omtale Chinas vigtigste Næringsveie, dets Handel og Industri.

Allerede i Aartusinder har Chineserne helliget Jorden sit Arbeide i Modsætning til sine Naboer — Centralasiens Nomaderacer, hvorfor ogsaa

Agerbruget

indtager første Plads som Chinas vigtigste Næringsvei og største Indtægtskilde. Gaar man tilbage i Historien, vil man finde, at Keiser Shinnung omkring Aar 2700 f. Chr. var Grundlæggeren af denne for China saa store og betydelige Næringsgren, idet han paa alle Maader søgte at støtte og ophjælpe den. For dette sit fortjenstfulde Arbeide blev han siden efter ogsaa belønnet, idet han efter sin Død blev ophøiet blandt Guderne og et Tempel bygget til hans Ære i Peking.

Større Eiendomsbesiddere kjendes imidlertid ikke i China, da det hele kultiverede Land er udstykket i smaa Parceller, saa hver Bonde nærmest kan sammenlignes med en Husmand eller mindre Gaardbruger i Norge. Den chinesiske Bonde lægger særlig Vægt paa at drive sit Jordbrug omhyggeligt, ligesom ogsaa Landet selv eier alle Betingelser for, at det kan indtage en saa høi Plads, som det gjør, idet Jordbunden overalt er meget frugtbar — et heldigt Klima, nok op af Væde enten ved Kanaler eller Regn — og fremfor alt en uhyre billig Arbeidshjælp. Alle disse Fordele — parret med en chinesisk Bondes aldrig svigtende Flid og Nøisomhed — gjør derfor ogsaa, at han med sit ubetydelige Stykke Jord kan leve og underholde baade sig og Familie.

Gjødningsstoffer. Allerede længe før man i Europa havde henvendt Opmærksomheden paa de kemikalske Gjødningsstoffer, var disse kjendte og benyttede blandt Chineserne; thi det østasiatiske Folk har fra ældgammel Tid af lært og kjendt til det vigtigste Princip for rationelt Jordbrug — at Jorden ved Gjødning maa faa tilstrækkelig tilbage den Kraft, som Aarets Grøde har suget af den. Dette store og vigtige Princip er i China overalt strengt befulgt, og ligger vel ogsaa heri utvivlsomt Grundten til, at Jordbundens lige til den Dag idag har bevaret en omtrent usvækket produktiv Kraft — den eneste sikre Vei, der fører til en heldig og tilfredsstillende Høst.

Af Gjødningsstoffer ansees Fiskeguano og Oljekager som de bedste og er derfor ogsaa meget anvendte. Billigst og derfor mest brugt er imidlertid menneskelige Exkrementer — et Gjødningstof, der hvad Næring og Kraft angaar, staar som det tredje i Rækken. Foruden Oljekager kan blandt vegetabile Gjødningstoffer ogsaa nævnes kogte eller knuste Bønner, Rapsstraa, Bygstraa, Hvedestraa m. fl.

Agerbrugsredskaber. Hvad jeg ovenfor har bemærket angaaende Jordens fortrinlige Produktivitet er des mere fremtrædende, naar man betragter de faa og enkle Agerbrugsredskaber, som Bonden benytter sig af, og som i Aartusinder ingen Forandringer har undergaaet. Plouge, Harve etc. benyttes vistnok delvis; men det egentlige og mest anvendte Redskab er dog Hakken — ikke ulig vor. — Dyr benyttes ogsaa lidet paa Markarbeide, idet det væsentligste Arbeide udføres med Haanden, og den Driftighed, Færdighed og Udholdenhed, der er Chineseren givet, erstatter ogsaa fuldt vore nymodens Maskiner. Medgives skal det imidlertid, at dette vanskelig kunde gaa for sig noget andetsteds paa Jorden; men naar man hører, at Markarbeide for voxen Person paa sine Steder ikke betales med mere end ca. 20 Øre pr. Dag paa egen Kost, ligger Forklaringen nok saa nær.

Efter foranstaaende korte Bemærkninger om Agerbruget i sin Almindelighed, skal jeg tillade mig at give nogle faa Meddelelser om de vigtigste Handelsplanter, deres Produkter — de større Handelsartikler — samt derved ogsaa komme nærmere ind paa Agerbruget i Industriens Tjeneste:

Blandt alle Chinas Handelsplanter indtager Theplanten en af de fornemste Pladse, idet dennes Produkt

T h e

udgjør den næst største Handels- og Exportartikel.

Allerede i mange Aarhundreder er Theplanten dyrket i China, og var den indtil for kort Tid siden kun indskrænket til dette Land samt Japan.

Som bekjendt fik Europa Meddelelser om Theen gennem Jesuittermissionen omkring Slutningen af det 16de Aarhundrede; men den første Theladning kom først til Europa 1678 og da gennem British East India Company.

Thehaverne i China er for det meste kuns smaa Flekker af Land, hvor Bonden selv med sin Familie til Hjælp arbejder og høster. Nogle faa gjør herfra vistnok en Undtagelse, men selv de største blandt disse indtager sjelden mere end fra 4 til 5 Acres Land. Naar Theplanten er 3 Aar gammel, begynder den første Høst, som derefter aarlig tiltager, indtil Planten er omkring 12 Aar gammel. Efter denne Tid aftager den igjen, indtil Planten dør mellem sit 16 og 18 Aar. Dette i sin Almindelighed, men

har man ogsaa Exempler paa Planter, der har levet op til sit 30 Aar. Hvert Aar plukkes i Almindelighed Bladene 2 Gange, og er første Plukning, der begynder omkring Midten af Mai og varer fra 10 til 20 Dage, den væsentligste Høst, medens den anden Plukning først finder Sted efter det store Sommerregn omkring Begyndelsen af Juli. Paa mange Steder i China gaar imidlertid foran Hovedindhøstningen en Høstning, der finder Sted allerede i April, og hvor da de ikke fuldt udsprungne Blade plukkes. Dette ansees for den fineste og dyreste Sort The — den saakaldte fine Pekoe.

Blandt de første Thesorter staar foruden Pekoe ogsaa Souchong samt Congou, dernæst kommer Caper samt Oalong.

I Almindelighed pleier man at sige, at Pekoen er lavet af de yngste Blade — Souchong af de noget ældre, med andre Ord middelaldrende — samt Congou af de ældste. Caper er en fin, sort Thesort, i hvilken Bladene ved en særlig Behandlingsmaade er rullede sammen i tætte smaa Kugler. Oalong er væsentlig fabrikeret i Provindsen Futschien — det er en sort Varietet med Smag af grøn The. En egen Sort Congou er den saakaldte Bohea, ligeledes opkaldt efter et Distrikt i Futschien. Den udgjør den største Masse af billigere sort The, hvoraf den ringeste Sort sælges paa Londons Marked lige ned til 3 d. pr. Pund.

De forskjellige Processer, Theen gennemgaar, fra Bladene er plukkede, indtil den sendes afsted, er: Dampkogning, Færvning, Tilsætning af lugtende Essencer, Tørkning, Sortering samt endelig Pakning.

Koløren paa Theen — sort eller grøn — beror kun paa de forskellige Maader, Theen prepareres paa, og afhænger det derfor kun af Processen, om Theen fremkommer i Markedet sort eller grøn. Chineserne kalder sidstnævnte „Luh-cha“ — det er grøn The, førstnævnte „Hung-cha“ — det er rød The.

De vigtigste Havne for Udførsel af The ere: Hankow, Shanghai, Foochow, Amoy samt Canton.

Fra Hankow skibes al The, der dyrkes i den nordlige Del af China, og gaar den største Part af denne The til Rusland, England samt Amerika. Hankowmarkedet forsynes dog mest med The fra Kiukiang samt de forskjellige øvrige Byer langs Yangtsefloden.

Shanghai er Udførselsstedet for næsten al grøn The, der gaar til Europa samt Amerika, og er den The, der kommer i Markedet her, hovedsagelig fra Distrikterne rundt Ningpo og Kiukiang. Shanghai udskiber imidlertid ogsaa en Del Congou-The, men er dette for det meste The fra den tredje Høst, eller hvad der maatte blive tilovers paa Hankowmarkedet.

Foochow er Udførselsstedet for næsten al sort The — Congou —, der dyrkes i det sydlige af China, og som sendes til Storbritannien, Kontinentet, Forenede Stater, Canada, Australien samt New Zealand. Foochow har en stor Thehandel, omendskjønt den i de senere — særlig 6 sidste Aar — er gaaet betydelig tilbage.

Amoy er Markedet og Udskibningsstedet for næsten al den Oalong, der dyrkes. Hovedmassen af denne Sort The gaar til Amerika, idet denne Vare her — grundet sin fine Smag, er meget efterspurgt, medens Europa kun importerer et ubetydeligt Kvantum.

Canton's Thehandel er forholdsvis ubetydelig. Hovedexporten foregaar til Storbritannien og bestaar væsentligst i visse Slags af Congou og Souchong.

Gaar man igjennem de senere Aars Statistiker, vil man finde en betydelig Tilbagegang i Chinas Thehandel, der dels har sin Grund i den

høie Exporttold, dels i Ligeegyldighed med Tilberedelsen. Hertil kommer desuden, at China i denne Artikkel har faaet farlige Konkurrenter, særlig da i Ceylon og Indien.

Dyrkningen af The i sidstnævnte Land tog først sin Begyndelse i 1835 — en Begyndelse, der gik smaat, men som lidt efter lidt har tiltaget, indtil den nu udgjør en stor og vigtig Udførselsartikkel. Alene fra 1864 til 1876 tiltog Høsten fra $2\frac{1}{2}$ Million Pund til 28 Millioner præpareret The (man regner i Almindelighed 4 Pund friske Blade til 1 Pund præpareret The), der senere hvert Aar har tiltaget. Sidst udkomne Statistik viser, at Importen til England fra Indien og Ceylon er steget fra 48 360 Picul*) i 1884 til 1 121 570 Picul i 1891 — med andre Ord, at af hvert 100 Pund The konsumeret i England i 1891, var de 84 % fra Indien og Ceylon.

Ogsaa i Java har China faaet en Konkurent, omendskjønt Theyrkningen her ikke er gaaet saaledes fremad som i Indien eller Ceylon, ligesom Dyrkningen endnu ikke fuldt er bleven til den Industri, man havde tænkt sig. Java-Theen har vistnok et godt Udseende og er smukt behandlet, men dens Afkog er svag og smager bitter, hvorfor dens Pris er mindre end den, der opnaaes for chinesiske og indisk The. I de sidste Aar har imidlertid Java-Theen gjort raske Fremskridt baade i Styrke og Kvalitet, der alene skyldes en særlig Omhu og god Behandling.

Udsigterne for Chinas fremtidige Theexport maa siges triste, og har den chinesiske Regjering — omendskjønt gjentagende opfordret — intet gjort for at opbølge denne engang saa vigtige Handelsartikkel.

Ris.

Af Kornsorter indtager Risen den vigtigste Plads, og produceres der over to Hundrede forskellige Slags af denne gamle Plante. I China er Risen dyrket i Aartusinder; men har man ingen sikre Meddelelser om, naar den først blev indført. At den imidlertid er kommen fra Indien synes utvilsomt.

Størsteparten af Verdens Befolkning spiser Ris, og udgjør den Hovednæringsproduktet for over 400 Millioner Mennesker. En Chineser behøver — hvis hans Føde bestaar hovedsagelig af Ris — 1 kg. daglig, medens en Malayaarbejder kan klare sig med 27 kg. om Maaneden.

Naar undtages de tropiske Lande, tilhører Risen een Sommers Afgrøde, idet dens Udvikling som Regel tager 6 Maaneder (Mai—Oktober). Den tiltrænger en Gjennemsnitstemperatur af 20° Celsius og en Jordbund, der særlig i den første Del af dens Væxt maa staa under Vand. Risdyrkning finder som Følge heraf kun Sted i de tropiske Lande samt de varmere Dele af den tempererede Zone, hvor der er let Adgang til at vande eller sætte under Vand de slette Marker.

I flere risdyrkende Lande er man tillige afhængig af Monsunregnet; thi giver ikke dette Væde nok, kan man resikere, at Høsten slaar Feil, og der opstaar Hungersnød. I China derimod er man i en vis Grad uafhængig af dette Monsunregn — takket være dets høie Fjelde med Sne og Is samt dets Utallighed af større og mindre Floder, der muliggjør et vel indrettet og gennemført Vandingsystem.

*) 1 Picul = $133\frac{1}{3}$ bbs. = kg. 606.65.

I de fleste Dele af China begynder man at saa Risen henimod Slutningen af April eller noget senere, eftersom Klimatforholdene tillader. Omtrent 30 til 45 Dage efter blir den unge Risplante omplantet, hvorefter Indhøstningen finder Sted i Oktober. Risdyrkningen skaffer Bonden et godt Vederlag for hans Arbeide, idet den giver fra 30 til 40 bushels (fra 20 til 25 kg.) pr. acre. Risstraaerne anvendes ikke saa meget til Foder for Kvæg som derimod til en Industri — Halmfletninger — der, saa simpel den er, dog indbringer Befolkningen en betydelig Bifortjeneste. Shanghai er Hovedmarkedet for Udskibning af denne Artikkel, der aarlig beløber sig til en Værdi af flere Millioner Taels*).

En egen Slags Ris er den saakaldte Fjeldris, der ikke behøver saa meget Vand som den almindelige, idet Regnet alene tilfredsstiller dens Rødder. Den voxer derfor nærmest paa høiere liggende, fugtige Steder og behøver ei saa lang Tid til at modnes som den almindelige. Til Gjengjæld er imidlertid Fjeldrisens Stilke kortere, dens Korn mindre samt dens Høst ikke saa stor som den anden Sorts, hvorfor den ogsaa i Verdens risproducerende Lande indtager en underordnet Rang.

Den chinesiske Ris er anseet for et godt. nærende Fødemiddel, omend den i Kvalitet ei kommer op mod den japanesiske, der sættes betydelig over saavel chinesisk, indisk som den fra Java.

T o b a k.

Det første Sted i China, hvor Tobakken blev plantet og dyrket var Amoy — hvortil den sandsynlig i det 17. Aarhundrede er overført fra Manilla.

Chineserne kalder Tobakken „Tan-pu-kuei“ — det er den røgende Plante, og er dens Brug spredt til alle Samfundsklasser over det hele Land.

Paa sine Steder dyrkes Tobakken i stor Maalestok, men som Export-artikkel kommer den langt bag i Rækken, idet den har en eiendommelig, sødelig Smag, der ikke synes at vinde videre Anklang hos Europæerne.

Som Regel nydes Tobakken gennem Vand ved Hjælp af store Metalpiber — omtrent paa tyrkisk Vis — men har i den senere Tid Cigaret-røgning — særlig i Byerne — vundet betydelig Indpas, hvormed jeg senere i Indberetningen kommer tilbage.

O p i u m.

Det første man hørte til Dyrkning af Opiumsplanten, den saakaldte Valmue — der synes at være indført af arabiske Kjøbmænd — var omkring det 8. Aarhundrede og ansaaes den da som en Medicin, idet dens Frø yntes at have en helbredende Magt særlig mod enkelte Sygdomme.

Opiums-Extract nævnes imidlertid først i det 15. Aarhundrede, men selv da var det ikke almen kjendt, hvordan Opiumen skulde udvindes af Valmuen. Man maa endnu gaa et Aarhundrede frem, før man finder dette; men fra den Tid kan det ogsaa siges, at den gradvis har vundet Indpas overalt.

Nydelsen i nuværende Form, nemlig ved Røgning, skriver sig dog først fra det 18. Aarhundrede eller efter den Tid, Tobakken blev indført,

*) 1 Tael = Kr. 2.93 efter nuværende Kurs.

idet Opiumsrogning er opstaaet fra Tobaksrogning. Til Tobakken blev nemlig tilsat forskellige Ingredientser, og blandt disse var da Opium en Ting, der viste sig at være af særlig stimulerende Virkning. Efterhvert blandede man mere og mere Opium i Tobakken, indtil man til Slut gik over til udelukkende Opium, der nu i Lighed med Tobak nydes af en større Del af Befolkningen. Gjentagende er der fra Regjeringens Side gjort Forsøg paa at bekjæmpe dette Onde — der er udstedt Forbud mod Indførsel, strenge Straffe for Salg etc., men alt til liden eller ingen Nytte, da Ondet allerede har vist sig for dybt rodfæstet.

Foruden den chinesiske Vare kommer ogsaa i Markedet persisk samt indisk. Den persiske Opium har paa mange Steder — særlig blandt den arbejdende Klasse — vundet betydelig Indpas, idet den har den Fordel — foruden at være forholdsvis billig — at dens Aske ved Tilsætning af lidt frisk Opium kan benyttes op igjen og op igjen lige til 7 Gange.

Den chinesiske Opium vinder imidlertid mere og mere Marked, særlig paa Bekostning af den indiske, idet den er betydelig billigere, ligesom enkelte Slags i Kvalitet skal staa fuldt paa Høide selv med den bedste Malva-Opium. Produktionen af chinesisk Opium beløber sig nu aarlig til over 300 000 piculs til Beløb 150 000 000 Taels eller mere end 3½ Gange den samlede Indførsel.

Ginseng.

En Plante, som er meget prist i China og hele Orienten, er den saakaldte Ginseng — paa chinesisk «*Jin-san*», idet dennes Rod — anvendt som Medicin — skattes høit af Chineserne. Den udgjør en meget betydelig Handelsvare, og omend Chineserne selv producerer store Kvantiteter — specielt i Nord-China — er dog Efterspørgselen saa stor, at der alene fra Amerika (Baltimore og Philadelphia) indføres for Hundreder af Tusende Dollars aarlig.

I Forbindelse hermed skal jeg i Parenthes bemærke, at sætter Chineserne først Lid til en Ting som Lægemiddel, kan en enorm Omsætning paaregnes. Under vore Artikler Tran og condenseret Melk vil jeg nærmere komme tilbage hertil.

Ginseng-Roden behøver omtrent 3½ Aar, før den er fuldt udvoxet — den har Cylinderform og er aldrig tykkere end en Mands Finger. Dens Vægt i naturlig Tilstand er fra 20 til 25 Gram, men efterat den er tørret og præpareret, kan den kun ¼ af sin oprindelige Vægt tilbage. Der gaar fra 160 til 200 paa 1 Kilo. For 600 gram betales som Regel \$ 10 (25 Kroner).

Bomuld.

Omkring det 11te Aarhundrede fandt Bomuldsplanten sin Indgang i det sydlige China og er nu dyrket saa at sige overalt. Der er 3 Slags af denne Plante med gule, hvide og røde Blomster, hvorefter den med gule Blomster indtager den overveiende Del i China. Tidlig i Mai plantes Sæden, i sidste Del af Juli springer Knopperne frem, August er Blomstermaaned, hvorefter Høstningen finder Sted i September, og ansees det da som en god Høst, dersom 9.92 Are udgjør 150.261 kg. Bomuld.

Bomuldsdyrkningen tiltager aarlig og i omtrent hver Bondes Hus findes nu Vævestole, hvor de selv forarbejder sine Klædningsstoffer. Bom-

ulden udgjør desuden en større Exportartikkel, hvorefter den væsentligste Del gaar til Japan. Til England er ogsaa sendt flere Partier, og er det nu konstateret, at den chinesiske Bomuld — efter at have gennemgaaet en ordentlig Maskinbehandling — viser et Produkt, der er bedre end noget andet. Fra flere Hold er der derfor skeet Henvendelser til chinesiske Kompagnier om selv at oprette Bomuldsspinderier — Vink, der ogsaa delvis er befulgte, idet man nu paa enkelte Steder har oprettet fuldt tidsmæssige Spinderier, og da Resultatet af deres Arbeide allerede skal være meget tilfredsstillende, tør det ligge nær at antage, at man inden kort Tid muligens vil se Bomuldsvarer som en af Chinas Exportartikler — istedetfor som nu en betydelig Importartikel.

Hamp.

En af de ældste for ikke at sige den ældste Textilplante er Hampen. Den er egentlig kommen fra Mongolstaterne — spredte sig siden gennem hele Mellemasien, videre østover gennem hele China og over til Japan.

Allerede før vor Tidsregning fandtes Hampen voxende i China, og førend Silke og Uld blev mere kjendt og indført, udgjorde den en af de vigtigste Artikler for alle Klasser, idet den saa at sige var den eneste Beklædningsartikel, ja lige til den Dag idag er Hampegarnet det Materiale, hvorefter en betydelig Del af Befolkningen laver sine Klædningsstoffer.

Hampen dyrkes i en større Del af China, særlig oppe i Fjelddalene, hvor Bomuldsplanten ikke trives og er det vel neppe Tvivl underkastet, at denne Artikkel kunde blive Gjenstand for stor Udførsel, ifald man lagde mere an paa dens Dyrkning, da saavel Jordbund som Klima overalt egner sig for denne Plante. I større Maalestok dyrkes Hampen i Distrikterne Nord for Meiling samt i Fuhkien, men kan den for Nærværende ikke henregnes blandt Exportartikler, idet den mest dyrkes for Hjemmebrug.

Chinesisk Hamp ansees god, omend den ikke kan komme op mod den japanesiske, der er blødere, stærkere samt har et mere silkelignende Udseende.

Silke.

Af alle Artikler, som China exporterer til fremmede Lande, indtager Silken (raa og forarbejdet) den første Plads, og det ikke alene fordi denne Artikkel repræsenterer den høieste Pengeværdi, men fordi denne har bidraget mest til den chinesiske Nations Held og Velstand.

Ifølge de ældste Beretninger begynder Silkekulturen omkring Aar 2600 f. Chr., idet der fortælles, at Keiserinde Lin-Tsu i Shantung paa den Tid gjorde gjentagende Forsøg med heldigt Udfald paa Opdrætning af Silkeorme, ligesom det lykkedes hende at tilveiebringe det første Produkt af deres Væv.

Det er et indgaaende Studium og en særlig Omhu, Silkeavlens kræver, i Modsætning til andre textile Artikler, idet det her er to Organismer, som skal bringes i Harmoni, hvorefter den ene — Planten — tiltrænger en Udvikling af flere Aar, forinden den anden — Silkeormen — kan begynde sit saa vigtige Livs Arbeide.

Handelen med Silke daterer sig langt tilbage i Tiden. Romerske Kjøbmænd var de første, der aabnede Handelen i Silke overland og Portugiserne 1500 Aar senere tilsøs.

Af de statistiske Tabeller synes det at fremgaa, at China fremdeles — uagtet den stigende Konkurrence — staar som det første silkeproducerende Land i Verden og beløber alene Exporten, der væsentligst foregaar til Europa, Nordamerika samt Bombay, sig til gennemsnitlig 70 000 Baller (à 100 kg.) aarlig.

Silke produceres nu næsten i enhver Provinds, og en større Del af Landets Befolkning ernærer sig udelukkende herved. Den bedste Silke — den i Handelen under Navn af „tsatli“, „tay-saam“ og „yenhva“ forekommende — kommer fra Provindsen Kwan-tung og Ché-kiang — særlig fra Hu-chau i den nordvestre Del af sidstnævnte. Den chinesiske Silke er utvilsomt den bedste, der eksisterer, men grundet liden Oplysning og Mangel paa Energi hos Producenterne, vedbliver den Aar efter andet at blive tilberedt paa den gammeldagse Maner, medens derimod den japanesiske, der er den chinesiske langt underlegen, vinder mere og mere Marked. Grunden hertil ligger alene i den store Omhu, som Japaneserne udviser, idet Tilberedningen foregaar ved moderne Maskiner og ved Folk, der af den japanesiske Regjering er sendt til Europa forat erholde fuld Uddannelse i denne for dette Land ogsaa saa store og vigtige Industrigren.

Sukker

er en Artikkel, der kun dyrkes i den sydlige og sydøstlige Del af China. Det chinesiske Sukker — det saakaldte ché — har en særlig sødlig Smag og skattes derfor høit af mange, men dets Tilberedning er som Regel slurvet og skidden. Dertil kommer, at de chinesiske Sukkermøller er meget primitive og daarligt indrettede, hvad igjen foraarsager, at en Mængde gaar tabt, ligesom ogsaa Produktet — særlig hvad Udseende angaar — ei kan sættes paa Høide med det øvrige i Handelen forekommende.

I den senere Tid er der imidlertid gjort flere Forsøg med Sukkermøller efter europæisk Mønster, og da der berettes, at de chinesiske Sukkerproducenter har indseet, hvilke betydelige Fordele man ved Indførelse heraf kan paaregne, er det ikke umuligt, at en større Omvæltning i den chinesiske Sukkerindustri tør være forestaaende.

Omkring Swatow samt paa Formosa findes de største Sukkerplantager og foregaar den meste Export til Byerne i det nordlige China, ligesom Japan ogsaa aarlig importerer et betydeligt Kvantum.

Nogle Ord om den chinesiske Industri samt Handel i sin Almindelighed.

Et industrielt Folk maa Chineserne siges at være, men uden at følge med Tiden kan aldrig et Lands Industri gaa fremad. Det bedste Exempel herpaa leverer ogsaa dette Lands, thi fra tidligste Tider har den omtrent staaet paa samme Standpunkt.

Andre Nationer benytter Maskiner af ethvert Slags i Industriens Tjeneste og søger stadig at forbedre disse — Chineserne derimod holder

fremdeles paa Haandkraften — et for den øvrige industrielle Verden som bekendt forlængst tilbagelagt Stadium.

Ser man alene hen til Silkeindustrien, der er af saa stor Betydning for China, vil man finde — som ogsaa under Afsnittet Silke bemærket —, at denne ligger langt tilbage — og hvorfor? Jo, alene fordi Chineserne fremdeles holder paa Haand- istedetfor Maskinvævning og arbejder med de gamle Haandvævestole, der i Europa benyttedes i Begyndelsen af dette Aarhundrede. Men Følgen har, som man har seet, heller ikke udeblevet; thi efterat Dampvævestolen indførtes i Europa og forvoldte en hel Revolution i Silkeindustrien, har China — selv med sin uhyre billige Arbeidskraft -- havt sine store Vanskeligheder med at kunne optage Kampen med de øvrige silkeproducerende Lande, og har den chinesiske Silkeexport siden 1854 aldrig kunnet naa sin tidligere Høide.

Det paastaas imidlertid ofte, at Chineserne er absolut inod ethvert Fremskridt og kuns holder paa sine egne Metoder. — Saa er imidlertid ikke Tilfældet; thi vistnok er de sene med at forandre gammel Skik og Sædvane, men gjør de det dog, naar der forklares og vises dem de Forbedringer, de synes at have saa meget inod. Den sidste Tid viser særlig dette, idet der baade i den ene og anden Retning er indført Forbedringer (saaledes t. Ex. i Bomuldsindustrien), og faar Chineserne engang fuldt Øinene op for disse, tør den chinesiske Industri komme til at spille en større Rolle i Verdenshandelen, end man nu aner og tror. Et maa imidlertid ikke sættes ud af Betragtning — at Landets uhyre Arbeidsstok maa anvendes, og dens Dygtighed og Billighed gjør, at man i det længste kan modstaa Nutidens Maskineri. Dertil kommer ogsaa, at efter hvert som Civilisationen vinder Indpas, des mere vil samtidig ogsaa Striden mellem Kapital og Arbeide paa de forskjellige Virkefelter Verden over træde skarpere og skarpere frem, og den chinesiske Regjering vil ogsaa sandsynlig komme til at faa sin vanskeligste Opgave i tilfredsstillende engang at kunne løse dette Spørgsmaal blandt sine Millioner af arbejdsdygtige og driftige Undersaatter.

Har China saaledes ingen Storindustri at byde paa, kan den til Gjengæld frembyde en Husindustri større og smukkere end noget andet Lands — en Husindustri, der selv den Dag idag viser, hvilken høi Udvikling en Industri kan naa — selv med ufuldstændige Arbeidsremedier —, naar den ligger i Hænderne paa et arbejdsomt, kunstnerisk, flittigt og omhyggeligt Folk.

Ser vi hen til de chinesiske Vævninger og Broderier, Laker og Porcellænsarbejder, vil man finde, at disse i Aartusinder har indtaget et høit Standpunkt, og har Chineserne ikke alene været Lærere for Japaneserne i disse Ting, men ogsaa Europa har herfra hentet saavel Lærdom som Mønstre.

Som Forretningsfolk staar Chineserne høit, idet de er udstyret med de gode Egenskaber Driftighed, Nøisomhed og Sparsommelighed — Egenskaber, der gjør, at de skarpt konkurrerer med — ja, begynder sogar mere og mere at tage Forretninger bort fra Europæerne. Den chinesiske Kjøbmand er nemlig tilfreds med $\frac{1}{2}$ eller $\frac{1}{4}$ Part af, hvad den førstnævnte forlanger, ligesom han ogsaa kan leve langt mere økonomisk — have billigere Bekvemmeligheder samt fremfor alt langt billigere Arbeids-hjælp. — Hvad den chinesiske Handelsstand imidlertid mangler, er et tidsmæssigt, velordnet Bankvæsen — en Mangel, hvori jeg alene ser den væ-

sentligste Grund til, at den chinesiske Kjobmandsstand den Dag idag ikke kan dominere sit eget Marked.

En stor Rolle saavel i den chinesiske Industri som Handel tør den sidste Tids Begivenheder komme til at spille, idet det billige Sølv selvfølgelig vil opmuntre Chineserne til selv at frembringe Artikler, som de hidindtil har været vant til at indføre — ja, det ligger ikke langt fra at antage, at det i Fremtiden sogar vil regne flere af disse Varer blandt sine Udførselsartikler. I saa Henseende tænker jeg nærmest paa Indiens Exportartikler til China — Bomulds-garn og Opium —, der sidste Aar androg til 50 Millioner Taels. Disse Artikler maa Chineserne nu — grundet Indiens Overgang fra Sølv til Guld — enten søge andetsteds fra, eller hvad der ligger nærmere, producere selv.

De nuværende Udførselsartikler, Silke og The, skulle ligeledes betydelig hæves, og kan derfor det lave Sølv for Chinas Vedkommende ikke alene blive Sporen til en betydelig større Exportforretning, men ogsaa give Stødet til en ny Æra for den chinesiske Industri.

Norske Exportartiklers Introduction paa det chinesiske Marked.

Forinden jeg gaar over til at omhandle de norske Producter, der eventuelt kunne vente Afsætning paa det østasiatiske Marked, vil jeg ikke undlade at forudskikke et Par Bemærkninger, der overhovedet maa lægges til Grund for al europæisk Handel her.

Som bekjendt og som allerede af mig gjentagende bemærket, indtager Chineserne et enestaaende konservativt Standpunkt, der alene gjør det muligt at finde Afsætning for nye Produkter, naar disse i længere Tid har været seet og kjendt i Markedet. I enkelte Lande kan muligens Haandprøver og Priskuranter være tilstrækkelige, men i China er saa ikke Tilfældet; thi Chineserne ønsker som sagt at se og prøve Varen, forinden de gjør sine Indkjøb.

For at oparbejde et Marked er derfor den første Betingelse, at man fra Begyndelsen af er villig til at gjøre de Ofre, man kan. At sende et større Prøvelager til gratis Uddeling vilde vistnok være det bedste (saa gjør Tyskerne og mange med dem), men da jeg antager, at de færreste har Lyst eller Anledning hertil, har jeg troet at burde anbefale Afsendelse i Consignation, hvorefter man jo fik gjøre det bedst mulige af det. Skulde imidlertid — ved de første Par Sendinger — ikke da de paatænkte Priser opnaaes, faar Modet derfor ikke tabes; thi gaar Meddelelsen først ud paa, at Varen synes at vinde Chinesernes Bifald, vil det Tab, man ved første Forsendelser eventuelt kunde lide, snart gjenoprettes.

Saa vigtig som det imidlertid er, at Varen bliver kjendt, saa vigtig er det ogsaa, at vore Exportører i enhver Henseende indretter sig efter Chinesernes Smag og Ønsker saavel, hvad Fabrikation, Udstyr som Indpakning angaar. Særlig spiller de to Ting — Udstyr og Indpakning — en ikke uvæsentlig Rolle, hvortil desuden kommer, at Varen ikke maa være af dyreste Sort; thi man maa vel erindre sig, at „billig, billig“ er Chinesernes Valgsprog.

Tyskerne er den Nation, der tilfulde har forstaaet at indrette sig herefter og derfor ogsaa paa mange Omraader overfløiet de mere conser-

vative Englændere, i hvis Hænder den meste østasiatiske Forretning i lang Tid har lagt.

Transportmaade, Fragt etc.

Da hidindtil Fragt og Speditionsomkostninger ved Vareforsendelser fra Norge til China har steget adskilligt, har jeg nærmere undersøgt hos forskellige Selskaber om den billigste Transportmaade herud, og har det lykkes mig i Hamburg at træffe Arrangement med det derværende „Deutsche Dampfschiffs-Rhederei zu Hamburg“ (Kingsin-Linie), der underholder regelmæssig 14-daglig Rute paa China og Japan.

„Deutsche Dampfschiffs-Rhederei“ noterer følgende Fragter til

Hong-Kong. Shanghai. Yokohama.

1. Cigarer, Cigaretter, Tobakker m. m. .	Mk. 32,50	Mk. 32,50	Mk. 35,00
2. Øl, Vin, Tran, Condenseret Melk, Preserver etc.	„ 30,00	„ 30,00	„ 32,50
3. Fyrstikker etc.	„ 22,50	„ 22,50	„ 25,00
4. Tungt Gods, saasom: Spiger i Kasser og Fade, Staal i Kister etc.	„ 27,50	„ 30,00	„ 30,00

Fragterne forstaaes fra Hamburg pr. Cubikmeter eller 1000 Kilo efter Valg af „Deutsche Dampfschiffs-Rhederei“, og er Minimumsfragten til Hong-Kong Mk. 5,00, til Shanghai Mk. 10,00.

Paa ovenstaaende Fragter har jeg imidlertid faaet udvirket 10 pCt. Rabat, og har jeg nærmere confereret saavel herom som angaaende Speditionsomkostninger med Herr Carl Lassen, Hamburg, gennem hvem jeg derfor tør anmode vore Exportører at lade Vareforsendelserne gaa.

Preserver

er en Artikel, der har vundet adskillig Udbredelse paa disse Kanter af Verden, men giver desværre det chinesiske Toldvæsen ingen Statistik over denne Indførselsartikel.

Fra Stavanger har jeg modtaget et Parti, men da det er adskillig forsinket og dertil for lidet til at blive tilstrækkeligt prøvet og kjendt, tør jeg i denne Indberetning ikke nærmere udtale mig om samme.

Efter de forskjellige Undersøgelser, jeg har ladet anstille, synes det imidlertid, at der for hermetiske Fiskevarer skulde blive et godt Marked — særlig hvad Sardinier i Tomato, Olje og Pickels angaar. Disse Sager, der allerede er kjendt her, vinder nemlig efter Forlydende mere og mere Indpas ved de mere velstaaende Chineseres Bord, og skulde dette blive almindelig, tør et stort fremtidigt Salg — alene i denne Ting — kunne paaregnes, omend vore Sardinier stærkt har at konkurrere med de billigere franske.

Anchovis er imidlertid en Artikkel, jeg ikke tør anbefale her, idet denne Vare gjentagende har vist sig uholdbar i varmere Klimaer. Selv om man afsender den ved Vintertid hjemme vil den ikke kunne holde sig indtil Ankomsten, hvad flere Prøvesendinger skal have konstateret.

Med Hensyn til hermetiske Sager af Kjød og Vildt, da maa bemærkes, at disse er omtrent usælgelige her, idet Markedet til alle Tider er overfyldt med disse Ting i fersk Tilstand til lave Priser. Vistnok er her ogsaa Overflod paa alle Slags Fisk, men den stærke Sommervarme gjør dog, at man saa meget som muligt i den Tid afholder sig fra Spisning af Fisk i fersk Tilstand. Det er som Erstatning herfor, at jeg har antaget, at norske Fiskevarer saasom nedlagte Fiskeboller, Fiskepudding etc. skulle faa Afsetning — en Opfatning, hvori jeg ogsaa af flere er bleven bestyrket.

Fyrstikker.

Hovedimporten af denne Artikkel foregaar nu fra japanesiske Fabrikker, hvis Stikker mere og mere vinder Indpas og fortrænger de øvrige i Handelen kjendte Mærker. Der berettes saaledes fra Foochow og andre Byer, at svenske Fyrstikker — foruden et Par andre — var de eneste, der indtil for kort Tid siden var at erholde, men er de nu fuldstændig fortrængte af de billigere japanesiske, der indføres i uhyre Mængder, idet de ikke alene sælges i Byerne, men sendes ogsaa under Transitpas til det indre af Landet. Japanesiske Fyrstikker staar i Kvalitet langt under de europæiske, men hvad der gjør dem saa efterspurgte, er deres Prisbillighed, idet de omtrent sælges for det halve af, hvad europæiske Mærker koster.

De Stikker, der imidlertid længst synes at skulle holde Konkurrencen oppe, er de billige østerrikske Svoelstikker, der grundet sit brogede Udstyr har vundet stor Udbredelse, men selv om disse Mærker heder det, at de er i betydelig Tilbagegang og vil vel snart — som de øvrige — kun have Erindringen at leve paa.

Ogsaa Chineserne har i de senere Aar lagt særlig an paa Fyrstiks-fabrikationen, og sender de nu sit Fabrikat ikke alene over hele China, men ogsaa til Strait Settlements — ja, sogar endnu videre har det banet sig Vei. I Lighed med de japanesiske er de chinesiske særlig billige, men af daarlig Kvalitet.

Ifølge den japanesiske Toldrapport beløb Udførselen af Fyrstikker fra Japan sig i 1890 til 6 370 019 Gross med Værdi £ 235 761 — en Udførsel, der særlig for det sidste Aars Vedkommende betydelig skal være steget.

Japanesiske Fyrstikker sælges i Kasser paa 50 gross og er Prisen pr. Kasse Tls. 10.50.

Kinesiske Fyrstikker sælges i Kasser — forarbejdet af Tin — indeholdende 120 Pakker med 10 Boxer i hver Pakke. Prisen for 6 Tin-boxer er Tls. 11.00.

Efter foranstaaende Oplysninger vil man se, at Forhaabningerne om Opnaaelse af et Marked i denne Artikel er meget smaa — det maatte da være de billige Svoelstikker udført med et velklingende Navn og brogede Farver. Hvad det imidlertid gjælder er — om mulig — at sætte en Stopper for den Trafik, der nu drives, idet der fra flere Kanter er indløben Meddelelser om, at saavel chinesiske som japanesiske Fabrikanter benytter sig af svenske og østerrikske Mærker, under hvilket Salg af deres langt underlegne Fabrikat foregaar. Efter hvad jeg imidlertid har bragt i Erfaring, skal dog de fornødne Skridt til Forhindring og Gjentagelse heraf være foretagne.

Condenseret Melk.

Importen af condenseret Melk til China har i de senere Aar betydelig tiltaget og vil sandsynlig fremdeles øge Aar for Aar, da Chineseerne har begyndt at anse denne Artikkel som et velgjørende, styrkende Middel, hvoraf Sundhed og Livsstyrke erholdes. Da der desuden overalt i China er stor Mangel paa Meierier, idet Melk er en Ting, der hidindtil har været omtrent ukjendt, synes al Grund tilstede for god Afsætning, hvorfor jeg tillader mig at henlede de norske Fabrikanters specielle Opmærksomhed paa dette Marked som et utvilsomt fordelagtigt Fremtidsmarked i denne Artikkel.

Der er gjentagende Gange gjort Forsøg med usukret — steriliseret — Melk, men i denne Form synes Melken ikke at skulle vinde større Marked her. Den sælges i Kasser paa 50 Boxe (à $\frac{1}{4}$ Liter) og er Prisen \$ 7.50 pr. Kasse.

Som Regel importeres condenseret Melk hertil i Kasser paa 48 Boxe, og er de amerikanske Mærker — tiltrods for sine høie Priser — de mest efterspurgte. Grunden hertil ligger alene deri, at de er de bedst kjendte og de, der længst har været i Markedet. Foruden amerikanske forekommer ogsaa engelske, sveitsiske samt tyske Mærker. Af norske har jeg i flere Forretninger bemærket mig et enkelt, men den norske Vare er endnu for lidet kjendt herude til at kunne vente større Afsætning, hvorfor ogsaa Importen som Følge heraf til Dato kun er en Brøkdel af hvad den kunde og burde være.

Til næsten alle Traktathavne i China indføres nu condenseret Melk, og beløb Importen sig for Shanghai's Vedkommende

i 1891 til	9 252	Dusin med Toldværdi	Tls 13 605
i 1892 -	19 346	„ „ —	- 25 000

Øl.

Forbruget af Øl indskrænker sig udelukkende til Europæerne, men konsumeres der af denne Artikkel betydelige Kvantaa særlig i Byerne Hongkong og Shanghai. For Øieblikket udbydes der tysk, dansk, amerikansk samt japanesisk, der alle synes at finde Afsætning, medens derimod det norske, der engang var godt inde, fuldstændig er forsvundet fra Markedet. Grunden hertil ligger muligens i, at vort Øl i Længden er for stærkt til Brug i varmere Klima, og skulde jeg derfor tilraade vore Exportører, at Consignationsforsendelser ikke finder Sted, medmindre de kan indtræffe her i Vintermaanederne.

Det henstilles derimod til vore Bryggerier, at gjøre Forsøg med en let, klar Sort paa solide Flasker, idet en saadan sikkerlig ville finde et godt Marked og vise sig mere lønnende.

Som overalt i Verden er ogsaa her for kortere eller længere Tid dette eller hint Øl paa Moden, og er de mest gangbare Sorter for Nærværende det tyske „Pilsener Bier“ samt det amerikanske „Milwaukee Beer“. Disse to er en let behagelig Drik, men har i den sidste Tid faaet en slem Konkurrent i det billigere japanesiske Øl.

Det tyske „Pilsener Bier“ sælges i Kasser paa 4 Dus. $\frac{1}{1}$ Fl. til Tls. 5.25
do. „ „ - 6 „ $\frac{1}{2}$ „ - „ 5.25

Det amerikanske „Milwaukee Beer“ i Kasser paa 6 Dus. $\frac{1}{1}$ Flasker \$ 18
do. „ „ - 10 „ $\frac{1}{2}$ „ „ \$ 20
Det japanesiske Øl „Best“ i Kasser paa $\frac{50}{1}$ Flasker \$ 9.50
do. „ „ - $\frac{96}{2}$ „ „ \$ 10.00
Importen af Øl beløb sig i 1892 til Hktl. 48 537 for Shanghai's
Vedkommende.

Smør.

En Artikkel, der synes at skulle faa mere og mere Omsætning, er Smør, idet denne Vare nu saa smaat begynder at vinde Indpas blandt Chineserne.

De i Handelen mest efterspurgte Sorter er de franske, italienske, tyske samt amerikanske, og foregaar Salget heraf i $\frac{1}{2}$ lb, 1 lb, 2 lb, 3 lb samt 5 lb Tinboxe, naar undtages det amerikanske Cooking butter, der kun sælges i tubs.

Fra en større norsk Margarinfabrik har jeg modtaget et Parti Margarinsmør til Prøve, men kom det uheldigvis frem i mindre god Tilstand, grundet den svære Varme, det under den hele Reise havde været udsat for. Desuden var Indpakningen i 7 og 14 lbs Boxe — Størrelser, der er ukjendte og næsten usælgelige her. Ved fremtidige Sendelser maa jeg derfor tilraade, at saadanne kun finder Sted i Vintermaanederne og alene i Indpakning som ovenfor nævnt, da disse er de eneste, der ville kunne paaregne Afsætning her. Boxerne bør desuden ikke være udstyrede med Papir-Etiketter, men med Firmaets Mærke malet eller indstempelt paa selve Æsken, for derved at undgaa Forfalskning fra Chinesernes Side.

Det forekommer mig, at der burde kunne oparbejdes et Marked her for vort Margarinsmør, men vil jeg i en senere Indberetning komme nærmere tilbage hertil, efterat videre Forsøg er gjorte med en ny Sending, jeg i nærmeste Fremtid venter ud.

Cigaretter.

Da jeg havde troet — efter de Meddelelser, jeg havde indhentet, at der muligens kunde blive Afsætning af norske Cigaretter herude, tilskrev jeg en af vore større Cigaretfabrikker og udbad mig Prøver af deres Fabrikat. Disse har jeg ogsaa modtaget, men har jeg desværre allerede maattet tilbagekomme, at de gennemgaaende falder for dyre for herværende Marked.

Af Cigaretter consumeres der vistnok betydelige Kvanta, idet denne Form af Tobaksnydelse i den senere Tid er bleven mere og mere almindelig blandt Chineserne, men skal Afsætning til disse ventes, maa der tages mere Hensyn til Prisbillighed end Kvalitet.

For Nærværende er de billigere amerikanske og japanesiske Mærker de mest efterspurgte, og sælges disse til det halve af, hvad der forlanges for vore. Deres Indpakning og Udstyr er sirligt og net, men Bedømmelsen af Tobakkens Kvalitet overlader jeg til hver især at bedømme — særlig vedkommende norske Fabrik, til hvem en Del Prøver er afsendte.

At der imidlertid kunde blive et Marked for en billig, veludstyret Cigaret, tror jeg nok, men maa da ogsaa særlige Forholdsregler tages ved Indpakningen. Temperaturen herude er nemlig gennemgaaende meget

fugtig, og skal Tobakken forhindres fra Mug, maa Pakningen ske i Blik og ei Papirboxe. Den Prøvesending, jeg for en Tid siden modtog, var kun pakket i Papir, hvorfor Resultatet har været, at Indholdet efter en kort Tids Forløb var omtrent fuldstændig spoleret.

Da der ogsaa er gjort mig Forespørgsel om eventuel Afsætning af Cigarer og Røgetobak, skal jeg meddele, at Markedet oversvømmes af Cigarer fra det nærliggende Manilla, ligesom Chineserne selv dyrker sin Røgetobak.

Importen af Cigaretter alene beløber sig for Shanghais Vedkommende i 1892 til Hk. Tls. 37 499.

Tran.

Styrkende Medicin er en Ting, som Chineserne synes særlig om, og blir et Produkt først almen kjendt som saadan, kan en enorm Omsætning paaregnes.

Vor Dampmedicintran synes derfor at burde være blandt de Artikler, der skulde finde større Marked, men i Lighed med vore fleste Produkter er den endnu for lidet kjendt til at kunne paaregne et saadant.

Det vilde imidlertid være et Forsøg værd — har jeg for nylig tilskrevet vor største Fabrikant i denne Branche — at afsende et Parti forsynet med saavel engelsk som chinesisk Text paa store gule eller røde Etiketter, da det er min Formening, at denne Artikkel med Tiden tør paaregne en meget betydelig Afsætning.

Punch

er en Artikkel, hvoraf jeg har modtaget et lidet Parti til Prøve, men da den endnu er fuldstændig ny i Markedet, tør jeg her ikke udtale mig nærmere om dens Introduction. I en nær Fremtid, naar mere Erfaring er indhentet, haaber jeg imidlertid ogsaa at skulle komme tilbage til denne Artikkel.

Sæbe.

Brugen af Sæbe blir her Dag for Dag mere almindelig, hvorfor vore Exportører i denne Branche ogsaa burde gjøre et Forsøg paa dette Marked.

Almindelig Stangsæbe erholdes væsentligst fra Liverpool, medens Tyskland forsyner Markedet med de finere Toiletsæber.

Yellow soap er i betydelig Efterspørgsel, ligesom ogsaa affapsede Toiletsæbestykker — saadanne, der benyttes paa Hoteller, Dampskibe o. l.

Importen af Sæbe til Shanghai beløb sig i 1892 til over 200 000 H. Tls.

Spiger, Trælast, Kassebord.

Da der ogsaa i disse Artikler er gjort mig Forespørgsel, maa jeg tilbagekomme, at der for disses Vedkommende neppe kan blive Tale om større Afsætning her. Det kunde da være Kassebord — hvorom jeg staar i Underhandling — men selv for denne Artikkel er Udsigterne smaa.

Efter det foreløbige Kjendskab jeg hidindtil har erhvervet mig til Forholdene herude, tror jeg nok i Overensstemmelse med denne min Indberetning at kunne udtale, at der, — særlig for enkelte Artikler — kunde oparbejdes et Marked, men det vil kræve Tid og Arbejde samt fremfor alt i Begyndelsen en Smule Offervillighed fra vore Exportørers Side.

Da jeg imidlertid fremdeles — grundet Forsinkelser og Feilsendelse — mangler Prøver af flere af ovenfor omhandlede Produkter, ser jeg mig i denne Indberetning nødsaget til at indskrænke mig til ovenstaaende Meddelelser, men vil jeg senere komme tilbage til de Resultater, Prøvesendingerne har vist.

Jeg staar fremdeles til vore Exportørers Disposition, og skal det være mig kjært at besvare alle Forespørgsler ligesom ogsaa indhente de forskjellige Oplysninger, man eventuelt kunde ønske.

Den norske Skibsfart paa Chinakysten og dens Fremtidsudsigter.

Som det af de statistiske Tabeller fremgaar har Skibsfarten paa China i den senere Tid betydelig tiltaget, og er det mig en Fornøjelse at kunne paapege, at blandt de Flag, der særlig i de sidste Par Aar har fundet forholdsvis mest Indpas og størst Tillid, staar det norske som et blandt de første. Den Broderpart, der imidlertid skulde tilkomme os som den tredie søfarende Nation, har vi dog endnn ikke naaet, og vil vel vanskelig nogensinde naa, da vi her, som paa saa mange andre Markeder, er for sent ude, idet vi har indtaget et altfor tilbageholdent og afventende Standpunkt, hvorved de første Chancer, der altid er de bedste, er gaaet os forbi og over i vore Konkurrenters Hænder, som ogsaa har forstaaet at værdsætte og beholde dem.

Det synes imidlertid nu, som om de norske Skibsrederes Interesser for Chinafarten nu er vaagnet, og kan jeg hertil meddele, at endnu meget kan indhentes i disse af os hidindtil saa stedmoderlig behandlede Farvande, naar kuns fornøden Energi, parret med en Smule Taktik, lægges for Dagen.

Hvad det for os gjælder, er at vinde mere Indpas i den almindelige Fragtfart, da den regelmæssige Rutefart paa Kyst og Floder er i saa mægtige og kapitalstærke Hænder, at jeg i denne Del af Skibsfarten ikke tør give noget som helst Haab om Indgang for vore Skibe. Dertil kommer, at Routebaade paa Floden maa være af særlig Konstruktion og Indredning — Ting, der alene kan erholdes ved Nybygning. Da der imidlertid fra enkelte Hold er rettet mig nærmere Forespørgsel angaaende disse Skibe, vedlægger jeg (som Bilag 2) Fotografier samt Beskrivelse af to Fartøier, der udelukkende er anskaffet for denne Trade, og hvoraf man vil kunne gjøre sig en nærmere Ide om en chinesisk Flodbaads Bygning og Udseende. Da det muligens ogsaa vil have sin Interesse, skal jeg i Forbigaaende samtidig nævne de Roderier, der hovedsagelig udfører denne rutegaaende Kyst- og Flodfart samt det Fartøi- og Tonageantal, disse raader over.

China Mutual Steam Navigation Co. Ltd. (chinesisk Selskab under chinesisk Ledelse):

28 Skibe med samlet Drægtighed ca. 26 000 Tons.

Indo China Steam Navigation Co. Ltd. (engelsk Selskab, Disponenter Jardine Matheson & Co.):

27 Skibe med samlet Drægtighed ca. 25 000 Tons.

China Navigation Co. Ltd. (engelsk Selskab, Disponenter Butterfield & Swire):

33 Skibe med samlet Drægtighed ca. 39 000 Tons.

Siemssen & Co. (tysk Selskab):

7 Skibe med samlet Drægtighed ca. 6 000 Tons.

„Anser De vore Skibe, der nu er beskjæftigede i Chinafarten passende for dette Farvand?“ var et Spørgsmaal, der blev opkastet mig forleden — et Spørgsmaal, jeg i Parenthes bemærket i længere Tid har havt under Overveielse og herunder kommen til det Resultat, hvad jeg ogsaa meddelte, at paa enkelte Undtagelser nær, anser jeg vore nu herværende Baade i Længden lidet skikkede for Fart paa de østasiatiske Farvande.

Forinden jeg gaar over til Begrundelsen heraf, skal jeg allerede strax bemærke, at jeg angaaende dette Spørgsmaal saavel som de Skibes Størrelse, Indredning m. V., som jeg nærmere nedenfor kommer til at gaa ind paa, har confereret med paalidelige og sagkyndige Folk, der har en Erfaring af lige op til 25 Aar i Skibsforretninger herude. Jeg har ligeledes tilskrevet et Par af vore Consuler, der driver Skibsforretninger, og udbedt mig deres Formening angaaende Muligheden af en større Indgang for vore Skibe i disse Farvand, og har jeg fra begge modtaget det Svar, at vil de norske Redere søge saadan, maa de i Lighed med de tyske kun sende ud Skibe, der er særlig byggede, passende eller indredede for Chinafarten. Nanking (hjemmehørende i Christiania — nylig forlist) var et Skib — bemærker Consul Seip i Hong-Kong — der hvad Størrelse og Indredning angaar, var skikket for Farten herude, og kunde Norge optræde i Markedet med flere lignende, er det utvivlsomt, at de norske Redere med heldigt Udfald fuldt kunde optage Konkurrencen.

Men hvori ligger saa Grunden til, at vore Skibe for nærværende maa siges saa lidet hensigtssvarende? Jo, Svaret er ligetil — væsentligst fordi deres Størrelse er uheldig, idet de enten er for store eller for smaa, ligesom de ogsaa har et forholdsvis for stort Dybgaende. Skal nemlig en Baad i sin Almindelighed siges fuldt passende for Chinakysten, kræves det først og fremst, at den med Lethed kan gaa opad de grunde Floder, medførende betydelig Last, dernæst manøvrere vel samt endelig være udstyret med Bekvemmeligheder særlig indredede for Chineserne. Størrelsen kan variere fra 1000 til 1600 Tons dw., men Dybgaandet bør, selv med sidstnævnte Indtagende ikke overstige 15 à 15½ Fod. Da der ogsaa er mangt og meget at udsætte paa Bygning og Indredning af vore fleste nu herværende Baade, har jeg troet det bedst at lade udarbejde en Tegning (vedlægges som Bilag 3) tilligemed nedenstaaende Beskrivelse af en Baad, der i det store og hele vil kunne siges passende for Fragtfart i Østasien, og som jeg haaber vil tjene til Veiledning for de af vore Redere, der fremtidig agter at sende Skibe herud.

Forinden jeg imidlertid gaar over hertil, maa det være mig tilladt at forudskikke den Bemærkning, at ligesaa vigtig det er at have en passende Baad, ligesaa vigtig er det at have en paa samme skikket Captein, idet denne paa Farten herude spiller en meget væsentlig Rolle. I hans Hænder ligger nemlig meget, og paa ham personlig og hans Stilling overfor Chineserne kan det ofte bero, hvorvidt en god Fragt vil erholdes eller ei. Det gjælder derfor for Kapteinen at komme ind med Chineserne og vinde

deres Tillid, noget man lettest opnaar ved en pen og fornuftig Behandling, der altid vil betale sig.

Beskrivelse.

Model: Tegningen viser den Type, som antages mest hensigtsmæssig.

Dimensioner:	{	Længde mellem P. P.	250	Fod.
		Bredde extreme	38	—
		Dybde	20	—
		Dybde til Ballasttank	16 $\frac{1}{2}$	—
		Dybgaaende	14 $\frac{1}{2}$	—

Lasteevne: Ca. 1350 Tons dw., 22 000 piculs.

Stevnen: Nedre Del af Stevnen betydelig afrundet, forat lette Styrring paa Floder og grundt Vand.

Bunden flad, uden Kjøl og med liden Reisning. Slingrekjole anbringes i Slaget paa saadan Maade, at de ei hindrer Farten.

Propelrammen med Ror og Hager stærke, da Skibet ved stærk Strøm ofte maa svinge med Agterenden i Grunden. Roret bør have stor Bredde, særlig nedentil.

Forbindinger, Bolte etc. af første Sort Arbeide og Materiale.

Maskineri og Kjedler midtskibs. Kulforraadet saa nær Tyngdepunktet som mulig. Skibet bør ei ligge mere end 2 Fod — ei mindre end 1 Fod agter enten med fuld homogen Last, tomt eller med Kul inde.

Mellemdæk af Jern. Stordækket ligeledes.

Aabent Overdæk, der forbinder Bakken, Broen og Poppen, bestaaende af 1 $\frac{1}{2}$ " Furuplanker, spantede sammen samt tækket med Bomuldsdug. Dette Dæk bør hvile paa smiede Støtter eller kanske bedre T Jern, og Aabningerne mellem disse at kunne stænges enten med Seildug eller Luger.

Dæk som dette er af stor Betydenhed og spiller i Passagerfarten (coolies), Bomuldstraden etc. en stor Rolle.

Bund, Tanker og Skot: Dobbelt Bund i hele Skibets Længde, der kan rumme ca. 400 Tons Vand. 4 særskilte Tanker foruden agter og i Bougen (collision compartment), en „trimmingtank“ med tætte Luger og Skod — Tank for Ferskvand, ca. 30 Tons, placeret paa Mellemdæk ligesom en liden Cirkulationstank paa øvre Dæk.

Dæksbygningen: Bakken, Sidehusene midtskibs samt Overbygning agter af Jern, de øvrige Huse af Furu paa Jernspant.

Under Bakken Rum for Matroser og Fyrbødere i særskilte Lugarer.

Midtskibshusene under Broen specielt indrettede for Asiater (Tegningen viser nærmere den bedste Ordning).

Agter paa Stordækket er ogsaa opført Hus for Passagerer, men behøver dette blot at bestaa af almindelige Furubord uden nogetsomhelst Udstyr, naar undtages faste Køier. Dette Hus er imidlertid ikke af nogen Nødvendighed.

Agter paa Øvre-Dæk et Hus for 2 Styrmænd, 3 Maskinister samt Messerum.

Midtskibs en liden Salon, 2 Lugarer med dobbelte Køier, Baderum, Penteri etc.

Ovenpaa dette Kommandobro, Styrehus, Bestiklugar samt Capteinens Rum (cfr. Tegningen).

Maskinen: Af bedste og nyeste Konstruktion, saaledes indrettet, at den kan gaa med reduceret Damptryk.

Cirkulationspumpe med særskilt Maskin og Rørledning for at pumpe Vand fra Skibets Bund, naar saadant ønskes.

To Kjedler — vel indrettede for økonomisk Fyring — med tilstrækkelig Kraft til at kunne udvikle omkring 10 % mere Kraft, end der tiltrænges for fuld Fart.

Da Reparationer i Østen er forholdsvis dyre, bør mindre Værksted findes ombord, udstyret med forskelligt Slags Værktoi og Materiale.

Farten: 10 Knob paa fuld Last uden Forcering.

Kultanker store nok til 8 Dages Fart.

Pumper og Rørledninger: Saadan Ting maa Skibet være godt udstyret med for let at kunne lænse Bund og Tanker, særlig de to Trimmingstanker for og agter.

Distributionspumpe med en mindre Tank paa øvre Dæk, hvorfra udgaar Rør til Vadsk, Baderum og WC.

Brandpumpe med Rørledninger til alle Skibets Dele.

Dæksmaskiner: Ankerspil med Gangspil, der kan drives saavel med Haand- som Dampkraft, placeret paa Øvredæk.

2 Dækswincher paa Øvredæk — et Gangspil agter, der helst bør kunne drives med Damp.

Heisebomme, der tillige gjør Tjeneste som Soltelts Bomme.

Styremaskine. Dampstyremaskine — af god Konstruktion — helst placeret direkte over Roret med Axelledning til Styrehuset — desuden ogsaa Haandstyring.

Varmeledning til Salon og Befalets Lugarer maa forefindes.

Luger og Stillinger: Da for det meste Lasten arbeides for Haandkraft, bør der ved alle Luger findes Sideporte samt Stillinger, der fæstede ved Støtter kan svinges til begge Sider (Specification og Detaljetegning kan herover, om ønskes, erholdes). Udenbords anbringes stærke Bolte til Fæstning af Stillingerne.

Løse Slingreskot anbringes i Rummet.

Rig: 2 Paalemaste — helst af Staal — med 2 Ræer, der med Lethed kan rigges op og ned.

Staaende Rig af Jern — løbende Rig saa meget som mulig af Staalwire eller Kjetting.

Solseil af Bomuldsdug over hele Skibet. Støtterne godt fæstede, saa de ei kan løftes af Vinden.

Ventilation: Al mulig saadan saavel til Maskin, Lugarer som Mellemdæk bør søges.

Lugerne gennembrudte (gratings).

Baade: 4 Livbaade — helst af Staal —, 1 mindre Baad til at føre ud Trosser etc.

Inventar og Udstyr kan være enkelt, men Fartøier, der agtes employeret i længere Tid herude, bør være godt udrustede hjemmefra, særlig med Seil, Wirerop og Tougværk.

Mindst 4 Staallinier for Forhaling og Moring tilraades.

Almindelige Bemærkninger.

Captein, Officerer og Maskinister bør være Europæere, forhyrede for længere Tid. Besætningen derimod Chinesere.

Capteinen bør være lokalkjendt og selv kunne overtage Lodsningen.

Officererne yngre, stærke Folk med tilstrækkelig Erfaring.

Maskinisterne med første Klasses Examen — gode Arbeidere og Mechanikere, hvad der er af særlig stor Betydning i Farten herude.

Ovenstaaende Beskrivelse er nærmest beregnet paa et Fartøi, der agtes employeret paa Kysten fra Hong-Kong og nordover — paa Korea, Sachalinkysten samt Japan. Skulde man imidlertid spekulere i Farten sydover og da nærmest ville holde sig til denne, tror jeg at burde tilraade en noget forandret Størrelse og Indredning — alt efter følgende Oplysninger, jeg nærmere har ladet indhente.

Skibets Størrelse. Skibets Størrelse burde være ca. 2000 Tons dw. (carrying capacity) eller ca. 35 000 Piculs, idet det antages, at denne Størrelse vilde være den bedste og mest passende for Passagerfarten mellem Hongkong, Singapore, Penang etc., ligesom ogsaa til Mauritius. Den vilde ligeledes være særlig passende for Risfragterne fra Saigon og Bangkok og til Nød ogsaa for Kulfragterne fra Japan til Hongkong.

Dybgaaende: Skibets Dybgaaende bør være saa lidet som muligt — en Ting, der er af stor Vigtighed med Hensyn til Byerne Bangkok og Newchwang, ifald Skibet værende i Maanedsfragt skulde blive beordret til disse Havne.

Et Fartøi — ca. 2000 Tons dw. — skulde ikke stikke mere end 18, høist 20 Fod dyblastet og kunde tage ca. 1500 Tons med Dybgaaende 14 à 15 Fod.

Mellemdæk og Spardæk. For at gjøre Skibet passende for Passagerfarten maa det have saavel Mellemdæk som Spardæk over hele Skibet med en Høide mellem begge af 7 Fod 6 Tommer (eng. Maal). At Mellemdækket er vel ventileret er af yderste Nødvendighed, da ellers intet Passager-Certificat eller „licence“ vil kunne erholdes af Hongkong-Autoriteterne.

Porte (Luftventiler). Et Skib paa ovenstaaende Størrelse bør have 18 til 20 Porte eller Luftventiler (air scuttles), d. v. s. 9 à 10 paa hver Side, forsynet med Glas ca. 8 Tommer i Diameter.

Officerernes Rum bør være paa Dæk, da Mellemdækket maa være saa frit som muligt.

Passagerbekvemmeligheder. Der er ingen Nødvendighed at indrede Passagerbekvemmeligheder for europæiske Passagerer, dog skulde det være ønskeligt, om Skibet havde 4 til 6 Lugarer, hvor-saadanne kunde medtages.

Rum for chinesiske Supercargos og deres Folk — særlig indredet for disse — maa forefindes. Supercargoens Rum bør ikke være for lidet og udstyret med en mindre Skrivepult, hvor almindelige Supercargos

Forretninger kunde udfores. Der maa desuden være Rum for ca. 8 à 10 Lastetællere, der som Regel medfølger maanedsbefragede Skibe.

Sideporte. Store Sideporte er af yderste Vigtighed, og burde der af disse forefindes 3 paa hver Side, mindst $2\frac{1}{2}$ Fod hver Vei — om muligt et Par 3 til 4 Fod. Foruden disse Porte burde der ogsaa være smaa Sideporte for Fyldning af Kulbunkerne.

Luger. 3 store Luger tilraades for denne Størrelse af Fartøier.

Trappekap. En særlig Trappekap fra Mellemdækket vilde ogsaa være hensigtsmæssig, forat Passagererne kunde gaa op og ned, uden at der behøvedes at røres ved Lugerne. Forat erholde Passagercertificat forlanges desuden dette.

Vandballast tilstrækkelig at seile fra Sted til maa Skibet naturligvis have, og skulde Bundtanker tilraades i Stedet for de opretstaaende.

Maskinen bør være Triple-expansion og Farten med lastet Skib 10 à 11 Knob.

Kulforbrug. Kulforbruget antages til 11 à 12 Tons Cardiff. Om trent 1 Ton mere maatte imidlertid paaregnes af Japan-Kul og ellers andre her benyttede Sorter.

Donkey-Maskine og Kjedel. Særskilt Donkey-Maskine og Kjedel — stærk nok til at kunne drive et Dampspil (steamwinch) ved hver Luge, alle gaaende paa engang — ~~maa~~ bestemte tilraades. (Grundet Mangel heraf er flere Dampskibe i ideelige Vanskeligheder herude).

Dampspil. Dampspillene maa være kraftige — et i det mindste kraftigt nok til at løfte 5 til 6 Tons.

Skandseklædning er ikke tilraadelig — kuns aabent Jernrækværk omkring det øvre Dæk, hvad Chineserne ogsaa foretrækker.

Passagercertificat. Forat erholde Passagercertificat (licence), hvilket er absolut nødvendigt for at kunne konkurrere i denne Fart om de bedste Fragter, maa et Skib paa ca. 2000 Tons dw., der antages at ville maale 15 à 1700 Tons Gross Register, være udstyret med Baade og/ eller „life rafts“ (et Slags Flaade) af approberet Mønster med Egenskaber indeholdende tilsammen 3000 Cubicfod Baadsrum. Mindst 6 Baade maalende tilsammen 1700 Cubicfod maa imidlertid hænge i Davider, og af disse maa Halvdelen igjen være Livbaade. De resterende 1300 Cubicfod kan være Baade ikke hængende i Davider eller „life rafts“ og betragtes for de sidste Vedkommende 3 Cubicfod af Luft at svare til 10 Cubicfod af Baadsrum. Foruden disse Baade og/ eller „life rafts“ maa der desuden forefindes ombord et Svømmebælte til hver af Passagererne samt et til hver af Mandskabet.

Dette er de væsentligste Fordringer, man vilde stille til et Skib, forat det i denne Fart kunde siges passende og hensigtssvarende — Egenskaber, der her som overalt er absolut nødvendige, om gode Fragter og deraf følgende godt Resultat vil paaregnes.

Lastebaad skikket for Paaletreden Foochow—Tientsin.

Da vor Tid med al sin Konkurance har ført det didhen, at man ogsaa i Skibsfarten paa China begynder at se efter Specialdampere — det vil sige Skibe udelukkende byggede eller indredede for denne eller hin

bestemte Trade, har jeg ogsaa nærmere undersøgt dette Spørgsmaal og herunder bleven gjort opmærksom paa en Fart, der med passende og hensigtssvarende Skibe utvilsomt vilde kunne blive en god og lønnende Affaire. Det er

Paalefarten mellem Foochow og Tientsin.

Chineserne har hidindtil ladet denne Fart udføre af saavel Seil- som Dampskibe, men er de nu — efter hvad jeg har bragt i Erfaring — kommen til det Resultat, at der for Fremtiden kuns bør søges særlig for Farten skikkede Dampskibe. Da det imidlertid er en speciel Konstruktion, denne Fart ogsaa kræver, har jeg ligeledes her troet det i vore Rhederes Interesse at lade udarbejde saavel Udkast til (vedlægges som Bilag 4) som Beskrivelse af et saadant Skib, der vilde kunne opfylde de eventuelle Forordringer, der maatte stilles. Ved denne Skitse og Beskrivelse maa der imidlertid ogsaa udtrykkelig gjøres opmærksom paa, at de kuns er beregnet paa at tjene til Veiledning, idet der overlades saavel Rheder som Bygmester at gjøre de Forandringer, som de maatte anse mere hensigtsmæssige, ligesom at bestemme alt Skibet nærmere vedrørende. Kuns maa der saa meget som muligt holdes paa opgiven Størrelse, Længde samt Dybgaaende — Ting, jeg i Beskrivelsen forøvrigt nærmere kommer tilbage til.

Man maa desuden ikke forglemme, at Baaden væsentligst bygges og indredes for Paaletaden opover en liden Flod, der ofte kuns har 10 Fod, sjelden mere end 12 Fod Vand, og netop deri maa saa fuld Last som muligt at kunne passere denne saavelsom den udenfor liggende Bar — skulde Baadens Hovedfordel ligge.

Jeg indser tilfulde Vanskeligheden ved Combinationen — særlig grundgaaende og samtidig søgaaende Skib —, men maa det nærmere overlades Bygmesteren at udtale sig herom. Skulde han finde, at noget større Dybgaaende — for Bygningens Skyld — maatte tilraades, kunde vel ogsaa dette lade sig arrangere, uden at derfor Skibet blev uskikket for Farten.

Med Hensyn til Paalene kan jeg meddele, at disse aldrig er over 20 Fod lange — ofte endog 8 à 10 Fod. De er sjelden mere end 16 Tommer i Storenden, men ofte ned til 5 à 6 Tommer. Alle er de runde — iblandt afbaskede — og udgjør et let, fint Tømmer, ei uligt vort Grantræ.

Beskrivelse.

Længde 250 Fod.

Bredde 40 Fod.

Lastevne: 1200 Tons dw. foruden 10 Dages Kulkonsumption.

Dybgaaende lastet: 12 Fod paa jevn Kjøl. Naar Fartøiet er lastet at ligge 1 Fod dybere agter forud.

Kulboxerne: at holde Kul for 20 Dages Gang.

Slingrekjøre (Rolling chocks) anbringes for at formindske Rulling.

Kjølen: Flad Bund uden ydre Kjøl. Forstævnen betydelig afrundet fra Lastemærket i Stævnen til omkring 30 Fod agterover for derved at lette Manøvreringen i Tientsinfloden.

Fart: Med fuld Last uden Forcing 10 Knob.

Propelleren: Grundet Skibets ringe Dybgaende gjælder det at faa Propellen saa effektiv som mulig,

Dæk: Stordækket af Jern — Øvredæk af Træ.

Rig: 2 Paalemaster uden Gaffler, men med trekantede Seil og en Fok.

Hytter paa Dæk i Lighed med Tegningen. Matroser og Fyrbøderes Lugarer under Bakken — Kapteinen og Befalets paa Øvredæk.

Alle Rum maa udstyres med Varmeledning.

Kjøkken: Heraf bør findes 2 — et for Befalet og et for Besætningen — at anbringes paa passende Steder.

Løse Jerntrapper fra Stordækket til Øvredæk — en paa hver Side for og agter.

Vandtank for Ferskvand, der bør rumme 20 Tons.

Lasterummet uden Mellemdæksbjælker og med dobbelte Støtter midtskibs med 3 Mellemrum for at fæste Slingreskotsplanker — Sidekjøle i Slaget, Trægarnering i Bunden.

Ballastanker i For- og Agterskarpen (cfr. Tegningen).

Lugerne. Karmene saa meget afrundede som mulig paa Underkant (se nærmere Tegningen).

Tunellen over Propelleraxen af extra tykke Plader for at undgaa Beskadigelse af nedfaldende Stokke.

Ankerspil og Gangspil paa Bakken — bør begge drives med Damp. Gangspillet saaledes indrettet, at det kan kobles ifra og drives med Haandkraft.

Ankerne bør være selvkattende af extra Storleg og med stort Fly. En David agter for Strømanker.

Liggende Wincher med Damp fra Donkey-Kjedlen og stærke nok til at løfte 2 Tons.

Heisebomme med Blokke og Kjettinger — saaledes indrettede, at naar de fires ned, de da kan gjøre Tjeneste som Solteltsbomme.

Solteltsstøtterne bør gjøres saa stærke, at de kan tjene som Støtte for Dækslast paa Siderne.

Stærke Ringbolte med 6 Fods Mellemrum — fæstede i Skandækket for Surring af Dækslasten.

Roret bør have stor Bredde, særlig nedentil.

Rorledningen anbringes udenpaa Siden af Fartøiet og dækkes midt for Lugerne med $\frac{1}{2}$ " Jern.

Dampstyremaskine i Styrehytten bør være af nyeste Konstruktion og saaledes indrettet, at den øieblikkelig kan kobles til eller ifra — med andre Ord, at Fartøiet paa den Maade kan styres saavel med som uden Damp.

Maskinen bør være af nyeste Konstruktion og saa kulbesparende som mulig.

Almindelige Bemærkninger.

Da Matroser og Fyrbødere bliver Assiater (Folk fra China, Japan eller lg.), der er vante til tarvelige Bekvemmeligheder, bør deres Rum indrettes saa enkelt som muligt; men der maa overlades dem eget Kjøkken.

Kaptein, Styrmand og Maskinister bør imidlertid tilstaaes saa store, luftige og bekvemme Lugarer som mulig. Et Par Kahytter — simpelt

indrettede — maa desuden findes for chinesiske Supercargoer, ligesom der ogsaa skulde tilraades Rum for Værksted til Udførelse af mindre Reparationer paa Maskinen.

Ifald et Skib i det væsentligste i Overensstemmelse med ovenstaaende Beskrivelse og vedlagte Tegning kunde tilbydes, tror jeg at kunne faa det employeret i Maanedsfragt for et, muligens 2 Aar. Angaaende Maanedsfragternes Størrelse tør jeg foreløbig intet bestemt udtale, dog skulde jeg antage at ca. 5000 Dollars paa vanlige Betingelser kunne paaregnes.

Jeg skulde imidlertid tilraade en Reflektant at lade udarbejde en fuldstændig Tegning med Specifikation — efter hvilken han eventuelt kunde være villig til Nybygning — og oversende mig denne, hvorefter jeg med samme som Grundlag skulde indlede nærmere Underhandlinger med de chinesiske Kjøbmænd.

Da der er Haab om Employering af et Par saadanne Skibe, skulde der stærkt tilraades Bygning af 2 Søsterskibe, der baade i den ene og anden Henseende vilde være at anbefale.

Det maa dog ikke forstaaes didhen, at Skibe af Bygning og Konstruktion som ovenstaaende udelukkende skulde være henviste til denne ene Specialitet — tvertom de vil ogsaa andetsteds kunne erholde gode og lønnende Fragter.

Fragtmarkedet.

Som Verdensmarkedet i sin Almindelighed, saaledes har ogsaa Fragtmarkedet paa den chinesiske Kyst i de sidste Par Aar holdt sig yderst lavt — ja saa lavt, at man paa lange Tider ei har oplevet lignende.

De fleste Selskaber har som Følge heraf kuns seet sig i Stand til at udbetale en sparsom Dividende, og mange har slet intet havt tilovers. Exempelvis kan anføres, at det store og vel indarbejdede Selskab „China Steam Navigation Company“, der, som vi har seet, disponerer over en Flaade paa 33 Skibe med samlet Drægtighed 38 956 Tons, har i 1892 havt en Netto-Fortjeneste af kuns 1000 Lstrl. — hvad med andre Ord vil sige, at det siden Grundlæggelsen i 1882 aldrig har havt et saa daarligt Aar. Til Sammenligning tjener, at Selskabet i 1888 havde en Gevinst af 73 000 Lstrl. — i 1891 over 33 000 Lstrl.

Rhederifirmaet Jardine Matheson & Co. har sidste Aar intet kunnet uddele, medens derimod „The China Mutual Steam Navigation Company Ltd.“ har udbetalt sine Aktionærer 10 0/0, eller over 24 000 Lstrl.

Det er saaledes just ikke de mest opmuntrende Resultater, Fragtfarten herude i de sidste Par Aar har at fremvise — særlig for de store Compagniers Vedkommende, men bør derfor ikke vore Rhedere tabe Modet; thi paa den anden Side haves ogsaa Exempler paa, at velskikkede, kulbesparende og praktisk indredede Lastebaade, selv med saa lave Fragter som nu — giver godt Udbytte. Som Følge heraf saavel som af, at flere engelske og tyske Rhedere i den sidste Tid har begyndt at trække de Skibe, der ei er særlig indredede for herværende Fart, ud af Markedet —

er jeg mere og mere kommen ind paa den Tanke, at Tidspunktet netop nu kunde være inde for os til at gjøre et raskt Indhug, men da udelukkende med de for Farten passende Skibe. At sende ud paa maa faa dette eller hint Fartøi uden nærmere at have undersøgt Forholdene, maa jeg imidlertid paa det bestemteste fraraade, thi at Fortjenesten for disses Vedkommende maa blive derefter, siger sig selv.

Farten paa Chinakysten er for Nærværende lige saa lidt som nogen anden Fart en Guldgrube; men driftige Rhedere, der disponerer over passende Skibe, vil efter min Formening her altid kunne paaregne en god og lønnende Employ for deres Fartøier.

Naar jeg har udarbejdet nedenstaaende to pro forma Balance-Konti, som jeg tillader mig at vedføie, er det kun for at give et nogenlunde Overblik over de Udgifter og Indtægter, et Skib paa ca. 900 R. T. for Nærværende paa Chinakysten vil kunne paaregne. Udbyttet er vistnok ikke det mest glimrende, men naar man tager i Betragtning de daarlige Konjunkturer her og Verden over — maa det vel siges „antageligt“.

Naar jeg videre har opført Fragterne lidt høiere end de, der for Øieblikket noteres, er Grunden hertil, at de for Farten herude skikkede Skibe altid vil erholde betydelig høiere Fragter end de, de almindelige Laste-dragere vil opnaa.

Lønningsliste for en Damper paa ca. 900 Tons i Fart paa Chinakysten.

	Antal.	Løn pr. Maaned.	Ialt.
Kaptein	1	100 Dollars.	100 Dollars.
1ste Styrmand	1	60 —	60 —
2den Styrmand	1	40 —	40 —
Tømmermand	1	18 —	18 —
Baadsmænd	1	18 —	18 —
Matroser	8	10 —	80 —
1ste Maskinist	1	100 —	100 —
2den Maskinist	1	75 —	75 —
3die Maskinist	1	35 —	35 —
Fyrbødere	2	14 —	28 —
Do.	6	12 —	72 —
Kullempere	2	8 —	16 —
Steward	1	16 —	16 —
Kok	1	16 —	16 —
Boys	2	9 —	18 —
Sampahyre, Vand etc.			28 —

720 Dollars.

**Pro Forma Balance Konto for en Damper ca. 900 Tons R., 1300 Tons
dw., 22,000 Piculs. Antagelig Værdi Kr. 350,000 Kr.
i Fragtfart paa Chinakysten.**

Indtægter:			Udgifter:		
I Newchwang-Swa-			Lønninger \$ 700×		
tow Traden Gjen-			12	\$ 8 640	
nemsnitsfragt 0,22			Proviant 125 × 12 .	- 1500	
pr. Picul, 8 Maa-			Tonnage dues 135		
neder, 10 Reiser.			× 12	- 1620	
22,000 × 22 × 10 .	\$ 48 400		Klareringer . . .	- 1000	
Afgaar 5 Ct. . . .	- 2420				\$ 12 760
		\$ 45 980	Kul: Newchwang—		
Extrafragt	\$ 5 000		Swatow 12 D. ×		
Afgaar 10 pCt. . .	- 500		17 T. × 10 × 5.		
		- 4500	Extra Kul 160 T.		
Nagasaki--Shanghai			× 5	- 11 000	
3½ Maaned — 12			Kul: Nagasaki—		
Reiser, Gjennem-			Shanghai 4 D. ×		
snitsfragt \$ 1,10.			17 T. × 9 × 5.		
1300 × 1,10 × 12 .	\$ 17 160		Extra Kul 88 T.		
Afgaar 5 pCt. . . .	- 858		× 5	- 3500	
		- 16302			- 14 500
Extrafragt	- 1500		Lodsning		- 1000
Afgaar 10 pCt. . .	- 150		Reparationer . . .		- 2000
		- 1350	Ballance		- 37 872
		\$ 68 132			\$ 68 132
An Saldo	\$ 37 872		Assurance 7 pCt. .	Kr. 24 500	
à 2/20	Kr. 83 318		Administration etc. „	2500	
÷ Afdrag	„ 44 500		Afskrivning 5 pCt. „	17 500	
				Kr. 44 500	
	Kr. 38 818				
eller ca. 11 pCt.					
Udbytte.					

**Pro Forma Balance-Konto for en Damper 900 Rg. T., 1300 Tons dw.
22,000 Piculs. Antagelig Værdi 350,000 Kr. —
i Maanedsfart paa Chinakysten.**

Indtægter:			Udgifter:		
11 ¹ / ₂ Maaned à \$			Lønninger \$ 720 ×		
4500	\$ 51 750		12	\$ 8 640	
Afgaar 5 pCt. . . .	- 2588		Proviant 125 × 12	- 1500	
		\$ 49 162	Reparation, Dokning		
14 Dage anslaaes til			etc.	- 2000	
Reparation og Dok-					\$ 12 140
ning.			Ballance		- 37 022
		\$ 49 162			\$ 49 162
An Saldo	\$ 37 022		Assurance 7 % . .	Kr. 24 500	
			Administration etc. „	2500	
à ² / ₂₀	Kr. 81 448		Afskrivning 5 pCt. „	17 500	
÷ Afdrag	„ 44 500				Kr. 44 500
	Kr. 36 948				
eller ca. 11 pCt. Ud-					
bytte.					

Tabel over de forskjellige Nationers Skibs-

Flag.	1882.		1883.		1884.		1885.		1886.
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.
Britisk	14 337	10 814 779	14 205	11 003 296	14 141	12 152 949	13 522	11 842 255	16 193
Chinesisk: Skibe . .	5 105	4 667 753	5 271	4 858 772	3 533	2 900 576	2 735	2 109 137	6 292
— Junke	1 324	108 216	994	82 965	1 092	93 037	1 610	134 397	1 560
Tysk	1 864	882 856	1 610	774 017	1 758	939 765	2 230	1 217 685	2 702
Japanesisk	550	194 854	256	194 861	296	215 105	286	211 585	380
Østerrigsk	—	—	—	—	2	1 244	2	2 526	4
Fransk	192	172 381	177	181 056	48	93 963	46	73 355	123
Dansk	270	126 003	142	42 056	117	35 736	70	25 344	154
Norsk	124	70 245	115	46 053	25	10 455	63	23 897	99
Russisk	82	74 751	120	103 109	86	92 547	44	55 320	33
Amerikansk	762	167 801	593	150 703	2 381	2 140 741	2 524	2 261 750	413
Hollandsk	38	23 226	48	56 956	40	56 086	43	43 350	33
Spansk	320	61 123	270	66 353	188	57 939	229	52 032	209
Italiensk	2	1 762	4	3 820	—	—	—	—	7
Siamesisk	56	22 636	54	24 370	45	16 237	34	14 871	40
Portugisisk	—	—	2	1 264	—	—	—	—	—
Belgisk	—	—	—	—	—	—	—	—	2

En kort Beskrivelse over Chinas Traktathavne.

Jeg gaar nu over til at give enkelte korte Meddelelser om de forskjellige Traktathavne — deres Handel og Skibsfart tilligemed de væsentligste Skibsudgifter i samme. Da jeg imidlertid antager, at China-kysten endnu er forholdsvis lidet kjendt hjemme, har jeg i Forbindelse med disse troet det af almen Interesse at udarbeide et Specialkart (vedlægges som Bilag 1), der viser de forskjellige Havnesteder samt de almindeligste Ruter i Fragtfarten mellem samme.

China har for Nærværende 23 aabne Havne — de saakaldte Traktathavne —, hvoraf følgende er de vigtigste Sø- og Handelspladse:

Newchwang

— den nordligste Traktathavn i Pechilibugten — er beliggende 20 Mil opad Liau-Ho-Floden under 41° Bredde og 120° Længde.

Skibe med Dybgaaende af op til 16½ Fod kan til enhver Tid passere Banen. Om Sommeren, naar Sydvest Monsunen sætter op gjennem Bugten, kan indtil 17 à 18 Fod Vand paaregnes.

Fra ultimo November til ultimo Marts er Floden tilfrosset og Fyrskibet inddraget.

Indbyggerantal: 60 000 Chinesere — 140 Europæere.

fart paa China i Tidsrummet 1882—1891.

Tons.	1887		1888.		1889.		1890.		1891.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
14 006 720	15 917	14 171 810	15 115	14 069 260	15 763	14 903 750	16 897	16 087 875	17 718	17 348 995
5 236 027	6 402	5 508 178	6 783	5 547 190	6 991	5 813 395	7 657	6 110 613	8 687	6 493 191
138 764	1 996	161 945	2 271	197 359	2 426	207 131	2 946	224 343	3 235	249 082
1 499 296	2 749	1 480 083	2 762	1 570 035	2 656	1 582 648	2 140	1 343 964	2 520	1 911 897
270 002	409	396 169	326	281 900	528	441 667	629	503 181	604	515 236
5 762	2	1 844	—	—	—	—	100	24 729	454	457 250
158 400	121	180 890	176	288 644	179	269 002	174	239 700	172	264 660
73 453	194	92 064	262	95 950	246	92 845	292	116 995	264	108 122
70 390	66	41 162	56	43 917	71	32 418	46	23 272	177	106 383
42 489	35	51 335	42	72 040	47	70 163	57	87 609	76	98 221
143 799	255	66 539	234	84 454	178	75 977	155	82 946	113	67 095
46 018	54	63 236	15	20 365	—	—	8	10 896	42	60 168
47 817	132	45 756	77	38 471	38	22 906	28	17 140	36	23 340
4 560	8	9 970	1	1 308	2	4 416	—	—	8	14 998
11 623	25	10 396	9	2 525	8	2 406	4	1 350	6	2 150
—	—	—	8	1 138	2	60	—	—	—	—
700	14	7 812	20	11 160	—	—	—	—	—	—

Handel.

Stedets samlede Handelsomsætning, omfattende Import fra Udlandet samt chinesiske Havne (Reexport heri ikke medregnet) tilligemed Export af lokale Produkter, beløb sig til:

1890. 1891. 1892.
Hk. Tls. 14 448 281. Hk. Tls. 17 064 773. Hk. Tls. 16 362 923.

Væsentligste Exportartikler ere: Bønner, Ærter, Bønnkager (bean-cakes) etc.

Væsentligste Importartikler: Bomuldsvarer, Sukker, Kerosin, Olie, Kul, Opium m. m.

Skibsfart.

Norske Dampskibe.

Aar.	Indklarerede.						Udklarerede.					
	Med Last.		I Ballast.		Ialt.		Med Last.		I Ballast.		Ialt.	
	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.
1890	2	1 072	1	444	3	1 516	3	1 516	—	—	3	1 516
1891	6	4 185	8	4 821	14	9 006	13	8 562	1	444	14	9 006
1892	11	7 656	4	2 815	15	10 471	15	10 471	—	—	15	10 471

Norske Seilskibe.

Aar.	Indklarerede.						Udklarerede.					
	Med Last.		I Ballast.		Ialt.		Med Last.		I Ballast.		Ialt.	
	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.
1890--91	ingen		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1892	3	963	1	634	4	1 597	4	1 597	—	—	4	1 597

Der ind- og udklareredes ialt

Aar.	Dampskibe.		Seilskibe.		Ialt ind- og udklareret.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1890	578	479 902	130	55 742	708	535 644
1891	744	614 884	122	54 534	866	669 418
1892	754	619 484	102	44 180	856	663 664

Skibsudgifter ere:

Lodspenge, der af Dampskibe erlægges med 3 — tre —, Seilskibe 4 — fire — Tael pr. Fod for Indgaaende, ligesom samme betales for Udgaaende.

Konsulatafgift: som Shanghai.

Mæglergebyr: for Ind- og Udklarering som Regel \$ 20.

Baadmænd: 50 cents pr. Dag.

Tientsin.

Havnen for Chinas Hovedstad Peking — ligger 60 Mil opad Peiho-Floden under 39° Bredde og 117½° Længde.

Skibe med Dybgaaende op til 11 Fod kan til enhver Tid passere Barren, hvor Lodsstationen ved Taku er beliggende. Barren er af blød Mudder og 7 Mile lang. Paa dens Høide om Sommeren kan indtil 13 Fod Vand paaregnes.

Fra primo December til primo Marts er Tientsin tilfrossen og al Skibsfart indstillet.

God og billig Proviant kan her paaregnes.

Indbyggerantal: 950 000 Chinesere, — 852 Europæere.

Handel.

Stedets samlede Handelsomsætning omfattende Import fra chinesiske Havne samt Udlandet (Reexport heri ikke medregnet) tilligemed Export af lokale Produkter beløb sig til

1890

1891

1892

Hk. Tls. 24 131 668 Hk. Tls. 37 048 539 Hk. Tls. 35 326 854

Væsentligste Exportartikler er: let Last, Skind, Straaflætninger, Kamelhaar, Svinebørster m. m.

Væsentligste Importartikler: Bomuldsvarer, Ris, Metaller, Sukker samt Trælast.

Skibsfart.

Norske Dampskibe:

Aar.	Indklarerede.						Udklarerede.					
	Med Last.		I Ballast.		Ialt.		Med Last.		I Ballast.		Ialt.	
	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.
1890	1	444	—	—	1	444	—	—	1	444	1	444
1891	10	5381	1	739	11	6120	5	3456	6	2664	11	6120
1892	3	2048	—	—	3	2048	1	445	2	1603	3	2048

Norske Seilskibe.

1890—1892: ingen.

Der ind- og udklareredes ialt:

Aar.	Dampskibe.		Seilskibe.		Ialt ind- og udklareret.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1890	1 066	854 372	104	44 862	1 170	899 234
1891	1 246	968 580	100	46 897	1 346	1 015 477
1892	1 198	972 882	100	47 082	1 298	1 019 964

Skibsudgifter ere:

Lodspenge, der betales med 3 Tæls pr. Fod over Barren — med 4 Tæls fra Barren og op. Dette betales saavel for Ind- som Udgaende. Seilskibe, der benytter Bugserbaad, har kun 2½ Tæls pr. Fod at erlægge.

Lægtring: Ved Taku Bar er for Dampskibe 5½ cent pr. picul — for Seilskibe \$ 1.60 pr. Rg.-T.

Losning og Lastning: 5 à 6 cents pr. Ton.

Konsulatafgift: som Shanghai.

Baadmand: 50 cent pr. Dag.

Chefoo

— beliggende under 37½° Bredde og 12½° Længde — er en dyb Søhavn paa Nordkysten i Shantung-Provindsen.

Det er Anløbsstedet for Shanghai—Tientsin samt Shanghai—Newchwang-Traden.

Her er ingen Udgifter. Som Regel kommer Skibshandlernes Baad ud og er behjælpelig med at vælge Ankerplads.

God og billig Proviant kan her paaregnes; men Mangel paa godt og friskt Vand gjør dog, at man for samme maa betale \$ 2 à 2.50 pr. Ton (sædvanlig betales for Vand i næsten alle Chinas Havne \$ 1).

Indbyggerantal 32 500 Chinesere — 376 Europæere.

H a n d e l.

Stedets samlede Handelsomsætning, omfattende Import fra chinesiske Havne samt Udlandet (Reexport heri ikke medregnet) tilligemed Export af lokale Produkter, beløb sig til:

1890	1891	1892
Hk. Tls. 12 862 382	Hk. Tls. 12 600 474	Hk. Tls. 13 329 147

Væsentligste Exportartikler: Bønner, Erter og let Last saavelsom Vermicelli i store Kvantiteter, især under Vintermaanederne, naar Newchwang er tilfrosset.

Væsentligste Importartikler: Uld- & Bomuldsvarer, Metaller, Sukker etc.

Skibsfart.

Norske Dampskibe.

Aar.	Indklarerede.						Udklarerede.					
	Med Last.		I Ballast.		Ialt.		Med Last.		I Ballast.		Ialt.	
	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.
1890	2	888	3	1 503	5	2 391	1	444	4	1 947	5	2 391
1891	6	3 679	3	1 628	9	5 307	6	3 790	3	1 517	9	5 307
1892	4	2 933	—	—	4	2 933	2	1 330	2	1 603	4	2 933

Norske Seilskibe: Ingen.

Der ind- og udklareredes ialt:

Aar.	Dampskibe.		Seilskibe.		Ialt ind- og udklareret.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1890	2 090	1 691 336	51	26 503	2 141	1 717 839
1891	2 373	1 936 127	59	28 437	2 432	1 964 564
1892	2 540	2 112 807	83	38 128	2 623	2 150 935

[illegible]

Der ind- og udklareredes ialt:

Aar.	Dampskibe.		Seilskibe.		Ialt ind- og udklareret.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1890	5 091	5 216 247	762	226 932	5 853	5 443 179
1891	5 602	5 975 532	770	276 473	6 372	6 252 005
1892	5 671	6 320 779	725	219 496	6 396	6 540 275

Ankerplads.

Shanghai har en stor og rummelig Havn, og anvises Ankerplads eller Boie af Havnemesterens Assistent, der møder hvert indgaaende Skib.

Dokanlæg.

6 store Dokke findes, hvoraf den største er 450 Fod lang, 80 Fod bred; Dybde 18 Fod. De andre fem har en Længde fra 400 til 245 Fod samt en Dybde fra 10 til 17 Fod.

Dokudgifter.

Da herværende Dokke eies af to konkurrerende Kompagnier, noteres ingen bestemte Priser for Doksætning og Reparation, men pleier Kompagnierne at indgive Anbud, hvorefter Kapteinen har at afgjøre Valget. Til Oplysning tjener imidlertid, at et Dampskib paa ca. 800 Rg.-T. vil have for Dokning, Skrabning samt 3 Gange Bundmaling at erlægge mellem 700 og 750 Dollars.

Tidsobservation

kan daglig erholdes fra det meteorologiske Institut. Nærmere herom sees i Havnebestemmelserne, som hvert Skib ved Ankomsten erholder.

Skibsudgifter ere:

Lodspenge, hvoraf Dampskibe betaler 4 — fire — Taels, Seilskibe 5 — fem — Taels pr. Fod for Indgaaende, ligesom samme betales for Udgaaende.

Lodsbaadene — hvoraf der findes 9 — bærer Baadens Nummer i Seilet. De har ingen bestemt Station, men krydser som Regel mellem Gutzloff island og Amberst rocks samt, naar Veiret ikke er altfor uroligt, ogsaa omkring ved Saddle island.

Tonafgift, der gjælder for 4 — fire — Maaneder, betales med 40 Haikwan-Taels-Cent pr. Rg.-T.

Losning & Lastning: 5 à 6 cent pr. Ton enten dw. eller cubic Ton.

Konsulatafgift: $6^{35}/100$ Øre pr: Rg.-T. — desuden maa hvert Fartøj af Konsulen have Attest til Toldboden for Indklarering, hvorfor erlægges 80 cent (Kr. 2,00).

Bugserpenge erlægges efter Tug-Kompagniets trykte Tarif, der vedlægges. Til Oplysning tjener, at Skibe med 14 Fods Dybgaaende erlægger ca. 5 Taels pr. Fod.

Baadmand: 50 cent pr. Dag.

Hankow

er beliggende opad Yangtse-Floden 586 Mil fra Shanghai og 600 Mil fra Søen. Den er bekendt som den fornemste blandt Chinas Markedspladse og rangerer blandt de fem chén, der ansees som de vigtigste kommercielle Centrér i Keiserriget.

Den væsentligste Ind- og delvis Udførsel foregaar imidlertid over Shanghai, hvorfra og hvortil der afgaar og ankommer Skibe daglig.

Indbyggerantal: 800 000 Chinesere — 370 Europæere.

H a n d e l.

Stedets samlede Handelsomsætning omfattende Import fra chinesiske Havne samt Udlandet (Reexport heri ikke medregnet) tilligemed Export af lokale Produkter beløb sig til

1890 1891 1892
Hk. Tls. 36 405 599 Hk. Tls. 38 485 145 Hk. Tls. 36 901 697

Væsentligste Exportartikler: The, Silke, Hamp, Tobak, Kul og Talg.

Væsentligste Importartikler: Uld- & Bomuldsvarer, Opium, Sukker m. m.

Skibsfart.

Der ind- og udklareredes ialt:

Aar.	Dampskibe.		Seilskibe (loaches & junks).		Ialt ind- og udklareret.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1890	1 198	1 116 878	696	110 102	1 894	1 226 980
1891	1 207	1 175 550	615	100 120	1 822	1 275 670
1892	1 387	1 374 596	811	112 182	2 198	1 486 778

Af norske Skibe har kun 1 anløbet Hankow i 1892.

Ningpo

— beliggende under 29° 51' Bredde og 121° 32' Længde — var tidligere en vigtig Handelsby, men faar nu omtrent alt sit Behov fra Shanghai.

Ved Chin-hai i selve Flodmundingen erholdes Lods, der beregner 5 Taels pr. Fod.

Indbyggerantal: 250 000 Chinesere — 209 Europæere.

H a n d e l.

Stedets samlede Handelsomsætning, omfattende Import fra chinesiske Havne samt Udlandet (Reexport heri ikke medregnet) tilligemed Export af lokale Produkter beløb sig til

1890 1891 1892
Hk. Tls. 13 069 415. Hk. Tls. 12 872 304. Hk. Tls. 13 815 742.

Væsentligste Exportartikler: Gron The, Raasilke etc.

Væsentligste Importartikler: Uld- og Bomuldsvarer, Opium, Sukker, Tobak m. m.

Skibsfart.

Mellem Shanghai og Ningpo foregaar en livlig Færdsel, der dog omtrent udelukkende udføres af „The China Merchants Steam Navigation Company (chinesisk Selskab) og „The China Navigation Company“ (engelsk Selskab), Ruteskibe.

Kun et norsk Skib med Tonnage 444 Rg.-T. har i de sidste 3 Aar anløbet Ningpo.

Der ind- og udklareredes ialt:

Aar.	Dampskibe.		Seilskibe.		Ialt ind- og udklareret.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1890	1 022	1 010 570	341	42 092	1 363	1 052 662
1891	1 127	1 185 521	279	34 776	1 406	1 220 297
1892	849	945 787	312	43 072	1 161	988 857

Wenchow

— paa Kysten mellem Ningpo og Foochow — er af forholdsvis liden Betydning for Europæerne. Ingen fremmede Skibe har i de sidste Aar anløbet Stedet. „The China Merchants Steam Navigation Company“ holder imidlertid Skibe stadig gaaende her og har omtrent erhvervet sig Monopol paa Stedets Dampskibsfart. Seiltrafikken ligger fuldstændig i Hænderne paa chinesiske lorchas.

Indbyggerantal: 80 000 Chinesere, 24 Europæere.

Væsentligste Exportartikler: The, Opium, Ris samt Bambus.

Væsentligste Importartikler: Saltet Fisk, Sukker, Bomuld etc.

Foochow

ligger ca. 40 Mile opad Min-Floden. Skibe maa imidlertid ankre ved Pagoda Ancorage — ca. 20 Mile nedenfor Foochow —, hvor Consul og Toldbod findes.

Min-Floden er et meget vanskeligt Farvand, der ei kan passeres uden ved Hjælp af Lods. Saadan kan erholdes ved Matsou Island, og følger han med til Sharp Peak, hvor ny Lods kommer ombord og tager Skibet op.

Fartøier med hvilketsomhelst Dybgaaende kan passere Baren.

Stedet har stor og livlig Kystfart — en væsentlig Exportartikkel er Spirer (poles), der væsentligst gaar til Shanghai og Tientsin.

Indbyggerantal: 636 000 Chinesere — 351 Europæere.

Handel.

Stedets samlede Handelsomsætning, omfattende Export fra chinesiske Havne samt Udlandet (Reexport heri ikke medregnet) tilligemed Export af lokale Produkter beløb sig til:

1890 1891 1892
Hk. Tls. 11 819 123. Hk. Tls. 12 020 080. Hk. Tls. 12 546 007.

Væsentligste Exportartikler: Spirer (poles), The, Papir, Appelsiner.

Væsentligste Importartikler: Uld- og Bomuldsvarer, Metaller, Opium, Bønner, Ærter samt Sukker.

Skibsfart.

Norske Dampskibe:

Aar.	Indklarerede.						Udklarerede.					
	Med Last.		I Ballast.		Ialt.		Med Last.		I Ballast.		Ialt.	
	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.
1890	—	—	1	444	1	444	1	444	—	—	1	444
1891	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1892	1	836	—	—	1	836	—	—	1	836	1	836

Der ind- og udklareredes ialt:

Aar.	Dampskibe.		Seilskibe.		Ialt ind- og udklareret.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1890	579	503 251	76	31 716	655	534 967
1891	582	562 915	79	37 115	661	600 030
1892	571	539 408	115	51 679	686	591 087

Skibsudgifter ere:

Lodspenge: Fra Matsou Island til Sharp Peak betaler Seilskibe 3 \$ — Dampskibe 1½ \$ pr. Fot. Flodlods fra Sharp Peak og op erholder 2 \$ pr. Fot.

Konsulatafgift: som Shanghai.

Losning og Lastning: Ca. 10 cents pr. Ton general cargo.

Amoy

— beliggende under $24\frac{1}{2}^{\circ}$ Bredde og 118° Længde — har en af de bedste og lettest tilgængelige Havne paa hele China-Kysten.

Lods saavel for Ind- som Udgaaende er her unødvendig. Som Regel ankres op i Ydre Havn ved Cornwallis Stone, hvorefter Havnelodsen tager Skibet til Indre Havn.

Indbyggerantal: 98 000 Chinesere — 370 Europæere.

Handel.

Stedets samlede Handelsomsætning, indbefattende Import fra chinesiske Havne samt Udlandet (Reexport heri ikke medregnet) tilligemed Export af lokale Produkter, beløb sig til:

1890 1891 1892
Hk. Tls. 11 449 066. Hk. Tls. 10 771 258. Hk. Tls. 10 545 026.

Væsentligste Importartikler: Bomuld og Uldvarer af alle Slags, Metaller, Opium, Ris, Hvede, Bønner samt Stokfisk.

Væsentligste Exportartikler: Bygningsmaterialier, Kampher, Papir, Sukker, The og Tobak.

Skibsfart.

Norske Dampskibe:

Aar.	Indklarerede.						Udklarerede.					
	Med Last.		I Ballast.		Ialt.		Med Last.		I Ballast.		Ialt.	
	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.
1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1891	—	—	2	1373	2	1373	2	1373	—	—	2	1373
1892	2	1534	1	767	3	2301	3	2301	—	—	3	2301

Norske Seilskibe:

Aar.	Indklarerede.						Udklarerede.					
	Med Last.		I Ballast.		Ialt.		Med Last.		I Ballast.		Ialt.	
	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.	An-tal.	Tons.
1890	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1891	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1892	4	1156	—	—	4	1156	3	579	1	577	4	1156

Der ind- og udklareredes ialt:

Aar.	Dampskibe.		Seilskibe.		Ialt ind- og udklareret.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1890	1 505	1 401 946	199	92 390	1 704	1 494 336
1891	1 686	1 576 831	181	82 381	1 867	1 659 212
1892	1 776	1 681 038	163	73 841	1 939	1 574 879

Dokanlæg.

Amoy har 2 Dokanlæg, hvoraf det vigtigste er Amoy Dock. Denne, der er bygget af Granit, er stor nok til at optage Skibe indtil 310 Fods Længde. Større Lager forefindes altid af Tømmer, Spirer, Metal samt alt forøvrigt til Reparation fornødent.

Skibsudgifter ere:

Lodspenge: Havnelods betales med 2½ cents pr. Rg.-T.

Losning og Lastning: 10 cents pr. Ton.

Konsulatafgift: som Shanghai.

Swatow

— beliggende mellem Hongkong og Amoy — er Havnestaden for den 35 Mil længere oppe liggende By Chan-Chu-Fu.

Swatow importerer Størstedelen af, hvad Newchwang exporterer, ligesom ogsaa en stor Del fra Chefoo.

Alle europæiske Artikler indføres gennem Høngkong-Firmaer, medens derimod Importen af Bønekager m. v. ligesom ogsaa Exportforretningen i Papir, Tobak etc. ligger væsentligst i de chinesiske Kjøbmænds Hænder.

Paa Baren er 17 Fod Vand ved Springtid.

Indbyggerantal: 40 000 Chinesere — 216 Europæere.

Handel.

Stedets samlede Handelsomsætning, omfattende Import fra chinesiske Havne samt Udlandet (Reexport heri ikke medregnet) tilligemed Export af lokale Produkter, beløb sig til:

1890	1891	1892
Hk. Tls. 24 935 095.	Hk. Tls. 26 212 308.	Hk. Tls. 24 032 936.

Væsentligste Exportartikler: Sukker, Tobak, Papir, The.

Væsentligste Importartikler: Uld- og Bomuldsvarer, Opium, Bønner, Ærter, Bønekager etc.

Skibsfart.

Norske Dampskibe:

Aar.	Indklarerede.						Udklarerede.					
	Med Last.		I Ballast.		Ialt.		Med Last.		I Ballast.		Ialt.	
	An- tal.	Tons.	An- tal.	Tons.	An- tal.	Tons.	An- tal.	Tons.	An- tal.	Tons.	An- tal.	Tons.
1890	1	444	—	—	1	444	—	—	1	444	1	444
1891	—	—	1	628	1	628	1	628	—	—	1	628
1892	2	1534	—	—	2	1534	2	1534	—	—	2	1534

Der ind- og udklareredes ialt:

Aar.	Dampskibe.		Seilskibe.		Ialt ind- og udklareret.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1890	1 649	1 573 542	2	456	1 651	1 573 998
1891	1 845	1 761 789	1	447	1 846	1 762 236
1892	1 899	1 833 591	4	4 136	1 903	1 837 727

Skibsudgifter ere:

Lodspenge: Lods erholdes som Regel mellem Lammoeh Island og Fastlandet. Taxt 3 Dollars pr. Fod.

Losning og Lastning: 10 Cents pr. Ton.

Konsulatafgift: som Shanghai.

Baadmand: 50 cents pr. Dag.

Wampoa

er Havnen for Canton, og hænder det ikke saa sjelden, at Skibe faar Ordre i Hongkong til at losse her. Seilskibe bugseres op, men maa man paa Forhaand akkordere om Bugseringen, der som Regel — iberegnet Lodsnings — dreier sig om 150 \$ op og ned.

Da Wampoa er chinesisk Havn, maa Tonaftgift her erlægges. Hongkong og Wampoa Dock Company har her 2 Dokanlæg.

Lodspenge: Fra Hongkong erlægger Seilskibe 5 cents pr. Ton — Dampskibe fra 25 til 60 Dollars efter Skibets Dybgaaende.

Hong-Kong

— engelsk Coloni — er beliggende under 114° 9' 31" Længde samt 22° 16' 52" Bredde. Stedet er Handelscentret for en Masse Artikler, blandt hvilke de vigtigste ere: Opium, Sukker, Olje, Salt, Rav, Bomuld samt Bomuldsvarer.

Da Hong-Kong er Frihavn, er det imidlertid umuligt at give nøiagtig Statistik over dens Handel, men at denne er meget stor, beviser bedst den ind- og udklarerede Tonnage, der aarlig beløber sig til flere Millioner Tons.

Hong-Kong har stor og bekvem Havn med let Adgang. Havneregler for Ankring m. v. — alt under Havnemesterens Kontrol — maa befølges. Ingen Lods er her nødvendig.

Proviant og udmærket Vand kan til moderate Priser paaregnes.

Skibsfart.

Norske Dampskibe:

Aar.	Indklarerede.						Udklarerede.					
	Med Last.		I Ballast.		Ialt.		Med Last.		I Ballast.		Ialt.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1890	9	12 010	—	—	9	12 010	3	2 725	7	10 400	10	14 386
1891	39	56 646	6	5 587	45	63 234	18	16 892	30	54 947	48	71 839
1892	28	34 513	—	—	—	—	6	3 745	20	31 962	26	35 708
1/1-1/7 1893	31	39 463	—	—	31	39 463	4	3 743	17	25 780	21	29 523

Norske Seilskibe:

Aar.	Indklarerede.						Udklarerede.					
	Med Last.		I Ballast.		Ialt.		Med Last.		I Ballast.		Ialt.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1890	1	371	—	—	1	371	1	1 260	—	—	1	1 260
1891	5	1 795	1	1 260	6	3 055	3	1 845	1	577	4	2 422
1892	5	3 535	1	577	6	4 112	3	2 711	3	1 845	6	4 556
1/1-1/7 1893	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Dokanlæg:

Hong-Kong har 3 Dokanlæg samt 2 Patent-Slips. Dokkene er af Granit og tilhører the Hong-Kong and Wampoa Dock Company.

1. Dokanlægget Kowloon har 3 Dokke samt 2 Patent-Slips af følgende Størrelse:

	L.	B.	D.
No. 1	530 Fod	$\frac{86}{70}$ Fod	30 Fod
No. 2	340	74	18
No. 3	245	49 $\frac{3}{4}$	13
Patent-Slips	1 250	60	11
Patent-Slips	2 230	60	11

2. Dokanlæggget Aberdeen har 2 Dokke af følgende Størrelse:
 Hope Dock 433 Fod 84 Fod 24 Fod
 Lamont Dock 340 " 64 " 16 "
3. Dokanlæggget Cosmopolitan har en Dok af følgende Størrelse:
 1 465×85×20.

Dokudgifter:

Der chargerer følgende i de tre Dokanlæg — alt beregnet efter Gross Tonnage:

For Skibe fra 100 til 300 T. \$ 200	For Skibe fra 800 til 900 T. \$ 450
—,—" 300 " 500 " " 250	—,—" 900 " 1000 " " 475
—,—" 500 " 600 " " 300	—,—" 1000 " 1100 " " 495
—,—" 600 " 700 " " 350	—,—" 1100 og opover 45
—,—" 700 " 800 " " 400	cents pr. Ton.

For ovenstaaende Betaling har Skibet Ret til at ligge i Dokken tre Dage, men chargerer der følgende for hver overliggende Dag:

For Skibe fra 100 til 400 T. \$ 40	For Skibe fra 1000 til 1100 T. \$ 80
—,—" 400 " 600 " " 60	—,—" 1100 " 1200 " " 85
—,—" 600 " 800 " " 65	—,—" 1200 og opover 8
—,—" 800 " 900 " " 70	cents pr. Ton.
—,—" 900 " 1000 " " 75	

For Kobring i samtlige Dokke og paa Patent-Slips erlægges 50 cents pr. Plade.

For Benyttelse af Tougværk etc. for at løfte ud en Mast. . . \$ 25
Do. Do. — sætte ind — . . . " 25
Do. Do. — tage ud en Kjedel . . . " 50
Do. Do. — tage ind — . . . " 50
Do. Do. til Løftning af let Maskineri . . . " 25

For Adgang til at ligge langs Bryggen for her at undergaa Reparation betales 5 \$ pr. Dag.

Der chargerer efter følgende Tarif for Ingeniører og Arbeidsfolk, der benyttes under Reparationen:

Europæisk Ingeniør og Kjedel-	Maler \$ 0.50 pr. Dag
mester \$ 6 pr. Dag	Rigger " 0.75 —
Chinesisk Do. Do. " 1.50 —	Dokarbeider " 0.45 —
Tømmermand " 0.60 —	Europæisk Formand " 6 —

Paa alt Arbeide erlægges 15 % Commission extra. Paa alt Materiale, der benyttes af Skibet i Dokken, men som ikke Compagniet skaffer, erlægges 10 %. Paa Kobberplader og Bolte 5 %.

Tidsobservation

kan daglig erholdes fra Observatoriet i Kowloon.

Skibsudgifter:

Alle Skibe har i Fyrafgift at erlægge 2 cent pr. Rg.-T. og denne Afgift maa erlægges af Kapteinen ved personlig Fremmøde paa Havnemesterens Kontor.

Fyrafgiften er den eneste Udgift, der chargerer i denne Havn.

Pakhoi

er en liden By beliggende oppe i Tongking-Bugten under $109\frac{1}{3}^{\circ}$ Længde og $21\frac{1}{2}^{\circ}$ Bredde.

Skibsfarten paa denne By har i de senere Aar omtrent udelukkende lagt i Hænderne paa tyske og danske Skibe, som nedenstaaende Tabel for 1892 ogsaa viser. Fartøier, der tænkes employeret her, bør ikke overstige 400 Reg.-T.s med Dybgaaende 13 Fod.

Af norske Skibe har kun 1 i 1891 og 1 i 1892 besøgt Stedet.

H a n d e l

Stedets samlede Handelsomsætning omfattende Import fra Udlandet og chinesiske Havne (Reexport heri ikke medregnet) tilligemed Export af lokale Produkter, beløb sig til:

1890	1891	1892
Hk. Tls. 4 546 462	Hk. Tls. 4 101 730	Hk. Tls. 4 439 650

S k i b s f a r t.

Ind- og udklarerede Dampskibe i 1892:

Natio- nalitet.	Indklarerede.						Udklarerede.					
	Med Last.		I Ballast.		Ialt.		Med Last.		I Ballast.		Ialt.	
	An- tal.	Tons.	An- tal.	Tons.	An- tal.	Tons.	An- tal.	Tons.	An- tal.	Tons.	An- tal.	Tons.
Tyske	45	21 836	2	1 074	47	22 910	46	22 236	1	674	47	22 910
Danske	51	20 315	3	1 195	54	21 510	52	20 735	1	420	53	21 155
Norske	1	445	—	—	1	445	1	445	—	—	1	445

F o r m o s a.

Paa Øen Formosa er der fire Traktathavne — dog alle af mindre Betydning.

Kelung — beliggende paa den nordøstlige Del af Øen — er Havnen for Udslibning af Kul fra „Kelung Coal colliery“. Den har en dyb Havn med let Adgang og er beskyttet for alle Vinde, naar undtages Norden-vinden, der sætter hoi Sø ind.

I sidste Aar har ingen Lodse været stationeret i Kulung.

Tamsui er beliggende paa den nordvestlige Pynt af Formosa ved Munden af Tamsui-Floden. Vandet paa Baren kan variere fra 7 til 13 Fod, og signaliseres Vandstanden stadig fra Toldbodens Signalstation.

Lods er her absolut nødvendig, og bør examineret saadan søges, da de uexaminerede ei er at stole paa.

Lodspenge er 6 \$.

Væsentligste Import til Byerne Tamfui og Kulung bestaar i Uld- & Bomuldsvarer, Metaller, Opium m. m.

Væsentligste Export: The, Ris, Kampher og Kul.

Af norske Skibe har kun 1 i de senere Aar anløbet Tamfui.

Taiwan-fu er beliggende paa Sydvestkysten af Øen. Det er en betydelig Handelsplads og er den vigtigste Udførselsartikel Sukker, der hovedsagelig gaar til Japan.

Skibe ankrer op paa Rheden som Regel ca. 2 eng. Mile S.O. for Byen.

Takau — 30 Mile Syd for Taiwansu — gjør nærmest Tjeneste som Havn for Taiwan-fu i Tyfontiden. Kun Skibe med Dybgaaende 11½ Fod kan imidlertid passere Barren — de øvrige har at ankre op udenfor samme. For Bugsering over Barren og ind erlægges 30 \$.

Under Sydvestmonsunen i Maanederne Juli, August og September er Ankerpladsen udenfor Baren saavel i Taiwan-fu som Takau meget usikker.

Korea.

Handelen paa Korea er i sidste 5 Aar gaaet stadig og betydelig fremad, hvad nedenstaaende Statistik nærmere beviser, idet den samlede Ind- og Udførsel beløb sig til

	1887	1888	1889	1890	1891
Hk. Tls.	3 620 437	3 913 501	4 611 656	8 278 317	8 622 812

Væsentligste Importartikler: Uld- & Bomuldsvarer, Metaller, Silke, Kerosin-Olie, Fyrstikker m. m.

Væsentligste Exportartikler: Ris, Bønner, tørrede Fiskevarer m. m.

Skibsfart.

Skibsfarten paa Korea har ligeledes hævet sig betydelig i de sidste Aar. For største Delen ligger den imidlertid i Japanesernes Hænder, idet ikke mindre end 653 739 Tons falder paa det japanesiske Flag. De fleste japanesiske Fartøier tilhører det store Selskab „Nippon Yusen Kaisha“, der underholder en regelmæssig Fart mellem China, Korea og Wladiwostok.

Et betydeligt Fremskridt har ogsaa det russiske Flag gjort, idet der paa dette falder 49 710 Tons. Denne skyldes Dannelsen af et russisk Dampskibsselskab, der nylig er kommen istand i den Hensigt at drive Fragtfart udelukkende paa Østasien. Flaaden bestaar for Nærværende af 3 Skibe. Som No. 3 i Rækken kommer Norge med 20 000 Tons modintet forrige Aar, medens derimod saavel England som Tyskland er gaaet adskillig tilbage.

De vigtigste Søfartsbyer ere:

Jenschuan, Fusan samt Jensean.

Norge har ingen Traktat med Korea.

Som man af foranstaaende vil have erfaret, indskrænker de faste Skibsudgifter sig paa Chinakysten væsentligst til Tonafigt, Lods- og Bugserpenge.

Tonafgift: Til denne maa specielt bemærkes, at den kun er betalbar i første Havn, hvor Skibet losses og har den Fordel, at den gjælder for 4 — fire — Maaneder, hvad er af stor Betydning for Skibe i Kystfarten.

Lodspenge er vistnok meget store, men kan Kapteinen selv overtage Lodsningen til enkelte Havne (saaledes f. Ex. Shanghai) naar han bliver lokalkjendt. Da de norske Assuranceforeninger imidlertid paabyder Lods, har Kapteinen at aflægge Lodsexamen, der afholdes paa Kystinspektørens Kontor i Shanghai, og hvor Vedkommende efter bestaaet Prøve erholder Lodscertifikat, der dog kun er gjældende for det Fartøi, han selv fører.

Bugserpenge erlægges som Regel efter Bugserbaadkompagniernes fastsatte Tariffer.

Ind- og Udklarering. Med Hensyn hertil saa har Kapteinen lidet eller intet Bryderi. Konsulen har kun at give Toldboden et Garanti, hvori han indestaar for, at Tonafgiften rigtig erlægges.

Certepartier: Som Regel behøves ingen specielle Bestemmelser at indføres i Certepartierne for Chinakysten, da disse i sin Almindelighed ansees for „clean documents“. Der bør imidlertid altid eftersees, at Klausul forefindes, der bestemmer, at al Fragt maa erlægges i clean Mexican Dollars og ei i local currency (chop dollars), da disse er lettere i Vægt og kun gangbare i Byerne Foochow, Amoy samt Swatow.

Vedfoiede Certeparti tror jeg at kunne anbefale som kort, klart og godt.

CHARTER PARTY.

It is this day mutually agreed between.....
 of.....tons net register, Engines of.....Horse-power, carrying capacity.....or thereabouts, exclusive of a bunker space of.....
 tons speed.....knots on an average per hour in smooth water on a consumption of.....tons Cardiff coals per diem and provided with Water ballast,.....classed.....
 built at.....in.....on the one part, and
Merchant of Shanghai on the other part.

1.—That the said steam-ship, being tight, staunch and strong, properly officered and manned, with her machinery in complete working order, and a first class risk for Insurance, shall at any time between now and the.....according to the decision of her owners, be placed at the sole disposal of the said Charterer or agents for any lawful voyages between.....
 where she can lay afloat and in safety. Ports on the West Coast of America being excluded.

2.—That the entire capacity of the vessel, including room for deck passengers and bunker space, be at the disposal of the Charterer or agents (the Captain's and Officer's cabins, the necessary room for stowing the tackle, apparel, provisions and furniture, and for the ship's crew as customary, always excepted) for the space of.....calendar months to commence at Shanghai 24 hours after notice is given to the Charterer or agents of the vessel being ready to take in cargo. The

Charterer to have the option of renewing the Charter for a further period of calendar months upon the same terms and conditions as herein stated, giving notice twenty days before the expiration of the first months. Charterer having the option of reletting the ship in whole or part during the term of this charter, but without prejudice to this Charter Party.

3.—That the Charterer provide the necessary fuel for the steamer, as requested by the Captain, at Charterers expence; all engine-room stores to be found by the steamer. Charterer also to pay all tonnage, light and wharfage dues, Consular fees, pilotages and all other dues, and provide stevedorage and necessary labor for taking in and discharging cargo, and to pay all charges arising from taking passengers, and to supply an extra fittings for same, if required. Charterer to be at liberty to lay a 'tween deck and/or a lower deck at expence.

4.—The act of God, restraint of princes and rulers, enemies, fire and every other danger and accident to hull and machinery, or of the seas, rivers and navigation of whatsoever kind and nature always excepted.

5.—The steamer to be consigned to Charterer or agents at all ports during the term of this Charter, and always free of any commission or any charge whatever.

6.—The Charterer to furnish a proper galley for Native passengers, to cook their food and boil water for cooking purposes, and also the necessary water required for the passengers.

7.—That in the event of the steamer meeting with any accident to her hull or machinery during the continuance of the Charter, the time consumed in thoroughly repairing such accidents, if exceeding twenty-four hours, shall be deducted from the time of Charter, and in such case the Captain must previously notify Charterer or agents, that she will require more than 24 hours to complete repairs; but should the steamer be detained in any river or off any bar on account of insufficient depth of water, or through tides and head winds, the time of detention to count under this Charter. Detention from quarantine, if caused by passengers, to be on account of Charterer, if caused by the crew to be on account of the steamer, and if caused by regulations of the government of any of the ports of arrival or departure to be on account of Charterer.

8.—That in the event of the loss of the steamer, the Charter-money is to be considered due to the steamer until the day when she was last heard of, and any Charter-money paid by the Charterer beyond the time of such date to the Captain or his agents, to be refunded to the Charterer .

9.—That the Charterer allowed to send by the said steamer, free of any charge, passengers in the 'tween decks, the number not exceeding that permitted by the passenger acts of the ports of departure and destination, the Charterer furnishing water tanks, if necessary, and the water required for the passengers. Generally all expenses on account of passengers to be paid by Charterer, and any penalty arising out of the breach of the passenger act or acts, to be borne by Charterer .

10.—That in consideration of the above services the Charterer agree to pay to agents at Shanghai for the Captain and owners, the sum of for each and every calendar month, payable less money advanced during the preceding month for ordinary disburse-

ments at the different ports, as requested by Captain. Pro rata payment to be made for any fraction of a month the Charterer might occupy the vessel beyond the time specified, but it being understood, that on expiration of the time of this Charter, the steamer must be on the way direct to Shanghai. Should the payments not be made in accordance with the foregoing, this to be considered a breach of contract, and the master or agents to have the option of cancelling this Charter Party at once. The Charter to terminate at Shanghai.

11.—That the Captain and Owners of the steamer have a lien on the cargo for Charter-money.

12.—That one-third of all derelicts and salvage is to be for the benefit of the owners of the steamer and two-thirds for the Charterer . Time so used to count under this Charter, and coals so used to be paid for by the Charterer .

13.—That all necessary dunnage and mats are to be provided by the Charterer .

14. That the Captain agrees to do all in his power to facilitate the business of Charterer or agents, and that the first Officer and Chief Engineer keep a complete and correct log of the business of their respective departments during the terms of this Charter, which shall be open on board to the inspection of Charterer or agents at the termination of each voyage at Shanghai. The steamer to use sail, whenever practicable, with a view to economise fuel.

15.—That if Charterer employ Chinese compradores and tallymen for receiving and delivering cargo, Charterer responsible for short delivery; in this case the mate only signing receipts, stating that the cargo was received by Charterers clerk, but Treasure and Opium to be always received by mate and the steamer always to be responsible for the same. The Captain to sign Bills of Lading at any rate of freight, as presented to him, but without prejudice to this Charter Party.

16.—That no cargo, 'tween deck or deck passengers and letters, except Mails, are to be received on board without Charterer or agents sanction, under a penalty of Ten Dollars for every package of cargo or every passenger so received on board.

17.—Should the steamer's Company be required to work in Port, or the Engineers to work the donkey engine on Sunday, or on week days before 6 o'clock a. m. and after 6 o'clock p. m., an allowance for work so performed to be paid to them by Charterer at the rate of 20 cents mexican per hour.

18.—That any Coal on board in bunkers at the commencement of the Charter shall be taken over by Charterer at.....market price, and any coal placed on board by Charterer and remaining in bunkers at the termination of this Charter, shall be taken over by the owners of the steamer at.....market price. The steamer to burn any kind of Coal as Charterer may supply, but the speed of.....knots on.....tons consumption is only guaranteed, if Cardiff coals are supplied.

19.—The steamer to carry First Class European Passengers at customary rates, one half of the Passage Money to be for steamer's benefit, in consideration of the steamer supplying the Passenger's board without Wine, Beer or Spirits, the other half to be for Charterers benefit. A proper and spacious accomodation on deck or below deck at Captain's option to be set apart for the use of the Chinese supercargoes, free of any charge.

20.—The steamer to be docked and cleaned, whenever required, at the owners expense, but Charterer shall not oblige her to go into dock for the purpose of keeping her bottom clean, oftener, than once in every six months during the term of this Charter. The time during which the said steamer proceeds to and returns from or remains in dock shall not count under this Charter.

21.—The steamer shall be ready for Charterer at Shanghai on the or Charterer to have the option of cancelling or maintaining this Charter Party.

22.—That any unexpired tonnage dues at the termination of this Charter shall be refunded by the owners of the steamer.

23.—A cabin shall be provided for a Coast Pilot, if required by the Charterer, who shall mess with the Master, paying only for liquors supplied.

24.—The Charterer shall be allowed to ship Cotton on deck, subject to Master's approval as to quantity and seaworthiness.

25.—The said steamer shall, if required, fly a flag supplied by the Charterer at the main while in port, and shall paint the main funnel in accordance with their instructions.

26.—A Commission of is due to

27.—Should any dispute arise during the term of the Charter, same to be decided by Arbitration at Shanghai, each party calling one arbitrator, and the decision of the Arbitrators or the Umpire chosen by the latter to be binding on either of the parties hereto and be considered equal to a rule of court.

28.—The Damage for the non performance of this agreement shall be the estimated amount of loss, and shall be payable as liquidated damages by the party delinquent to the party observant.

In witness whereof we have hereunto signed our name to
copies of this Charter Party at Shanghai, this day of
one thousand eight hundred and eighty

Witness to the signature of
.....

Witness to the signature of
.....

Slutningsbemærkninger.

Forinden jeg gaar til Afslutningen af nærværende Indberetning, maa det være mig tilladt endnu engang at rette en indtrængende, ærbødig Anmodning særlig til vore Skibsredere at have deres fremtidige Opmærksomhed henvendt mere paa dette Land. Det synes — som for sagt — at Interessen for denne fjerne Verdensdel med sine hidindtil — jeg gjentager

— saa stedmoderlig behandlede Farvande er vaagnet, og gjælder det derfor nu at vedligeholde denne. Vistnok skal indrømmes, at vi er ude i ellefte Time, men endnu kan meget indhentes, og endnu bør ikke Raabet lyde „forsent, forsent!“

I Aartusinder har Chineserne søgt at holde sig borte fra Samkvem med andre Lande, men den store Nation begynder nu efterhvert at antage Vestens Civilisation, og tør det vel trygt siges, at China med sin Størrelse og sine naturlige Rigdomme er i Ordets rette Betydning — et Fremtidens Land.

Som det ærede Departement vil se, er denne Indberetning væsentligst udarbejdet i det store og brede med personlige og statistiske Oplysninger som Grundlag, men haaber jeg i en senere Indberetning at komme nærmere ind paa Behandlingen af mere særskilte Spørgsmaal, der vil være af Interesse for vor Handel og Skibsfart.

Hvad Skibsfarten angaar, staar jeg altid til vore Skibsrederes specielle Disposition, og skal det være mig kjært at besvare Forespørgsler og indhente de eventuelle Oplysninger, man kunde ønske.

Sluttelig har jeg da at frembære min bedste Tak til D'hr. Capteiner Brisander og Öberg, Herr N. Mathiesen samt særlig Captein i chinesiske Krydsvæsen Albert Nielsen for den Assistance, de under Udarbejdelsen af Afsnittet Skibsfarten har ydet mig.



0 Y 6 7

Kina og Japan

Disse Tugtoldhærens saml.
de almindeligste Rater i Trugfloden

Mellem samme

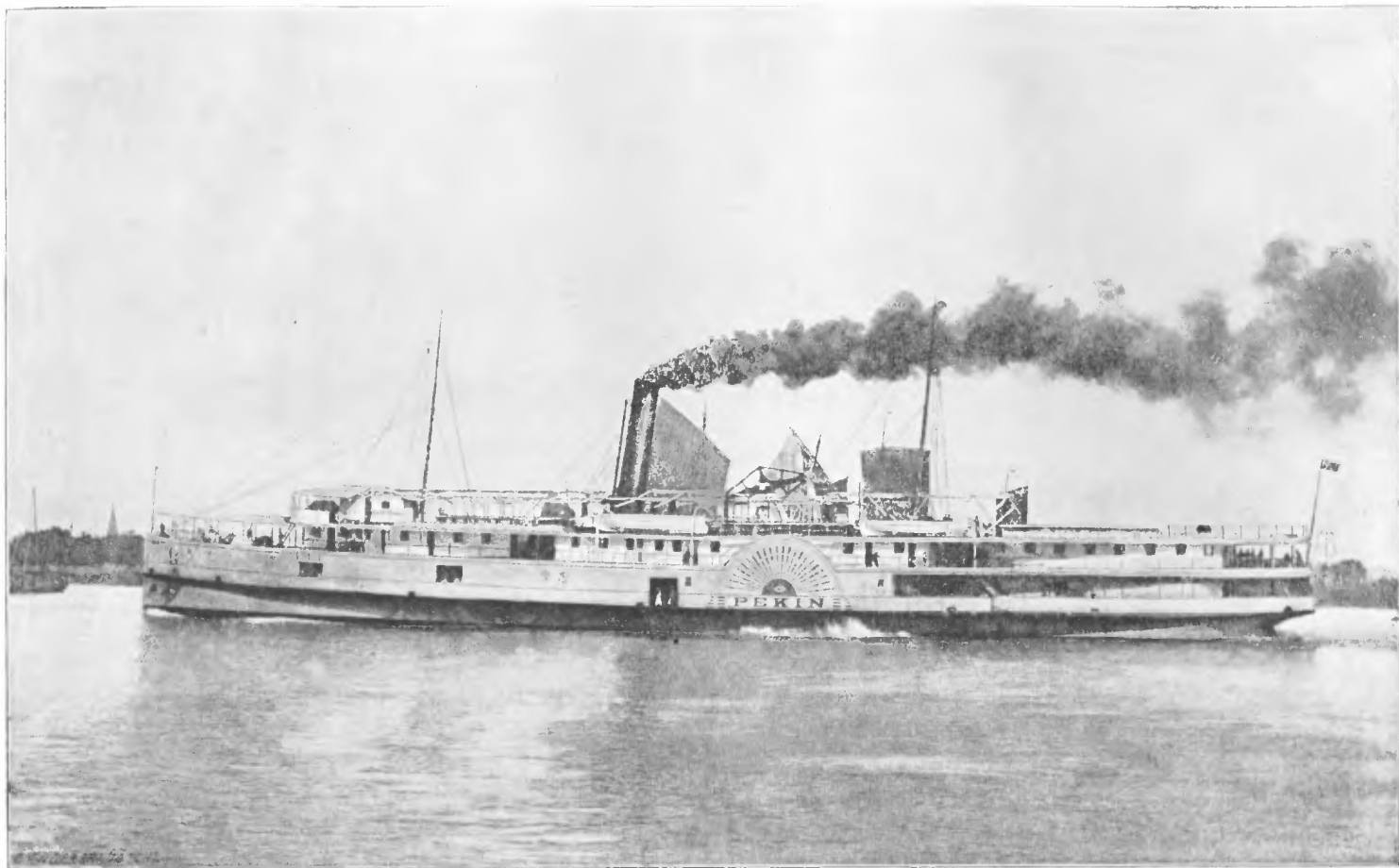
udarbejdet af

Kommerciel Styrmand Simon Arnold
og vedlagt som Bilag I indberetning

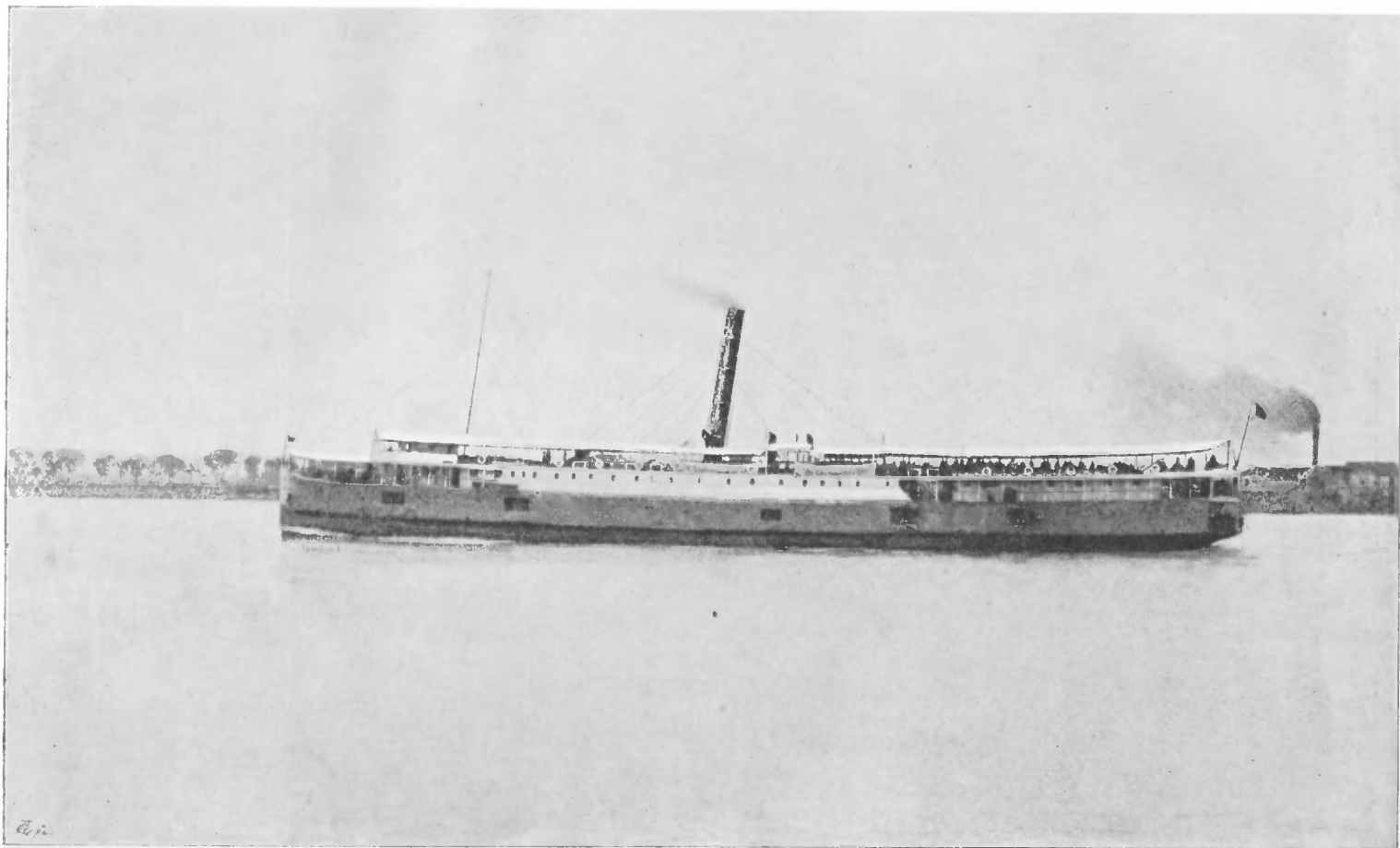
af

20/4 93.





S/S Pekin 232 R. T.



S S Po-yang 1893 R. T.

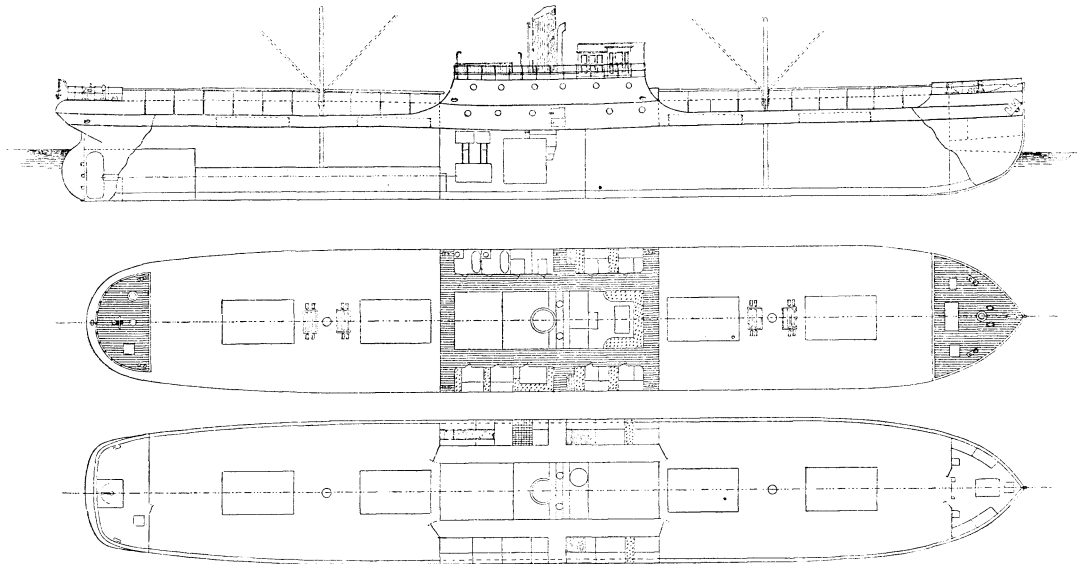
Ceoring

α 7

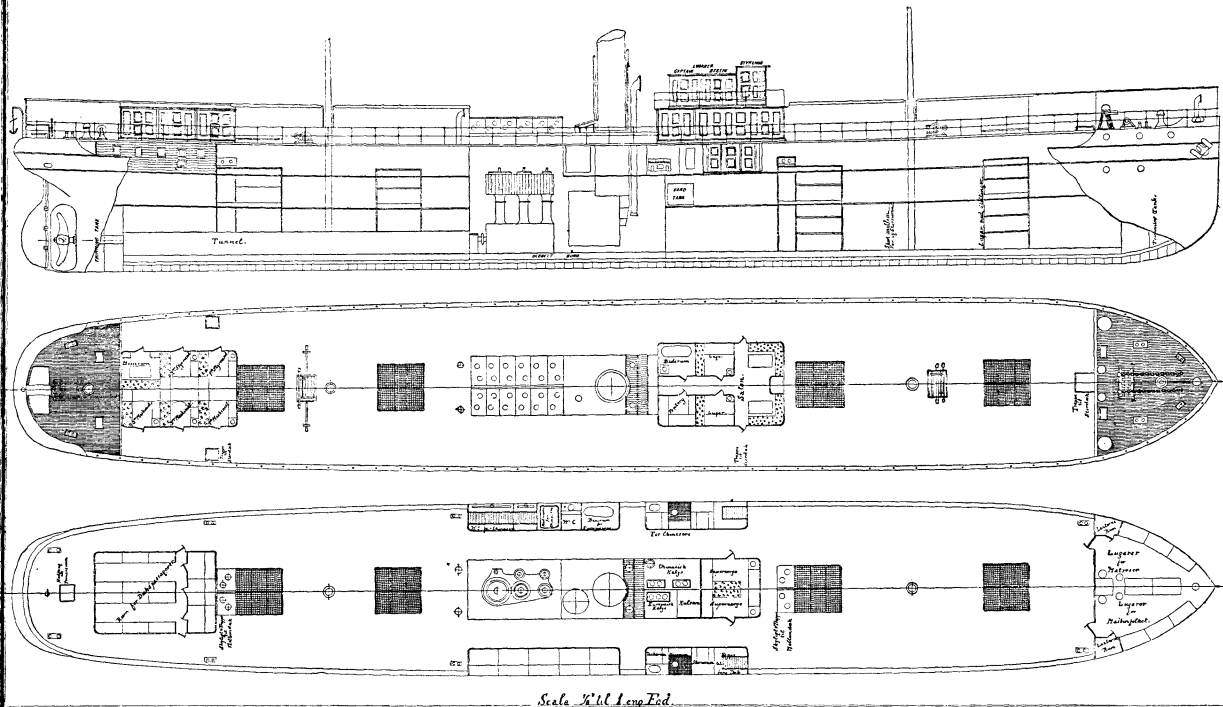
Lastebaad

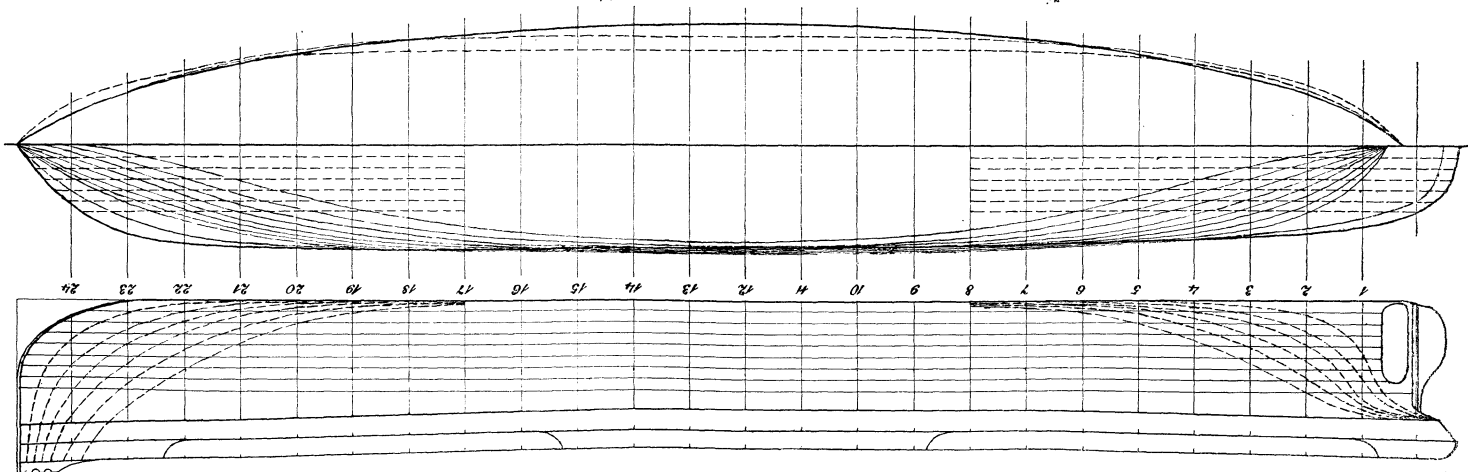
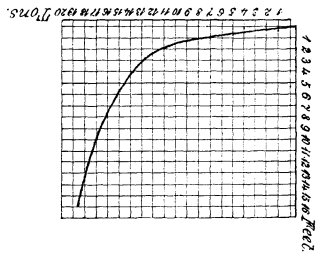
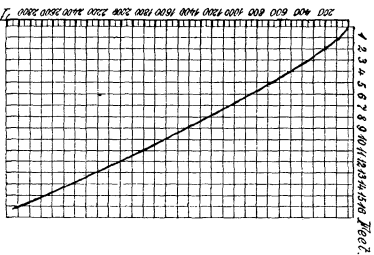
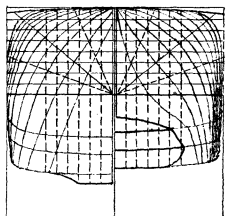
Skibet for Postvejen Fochow-Tientsin medlagt som Bilag 4. til

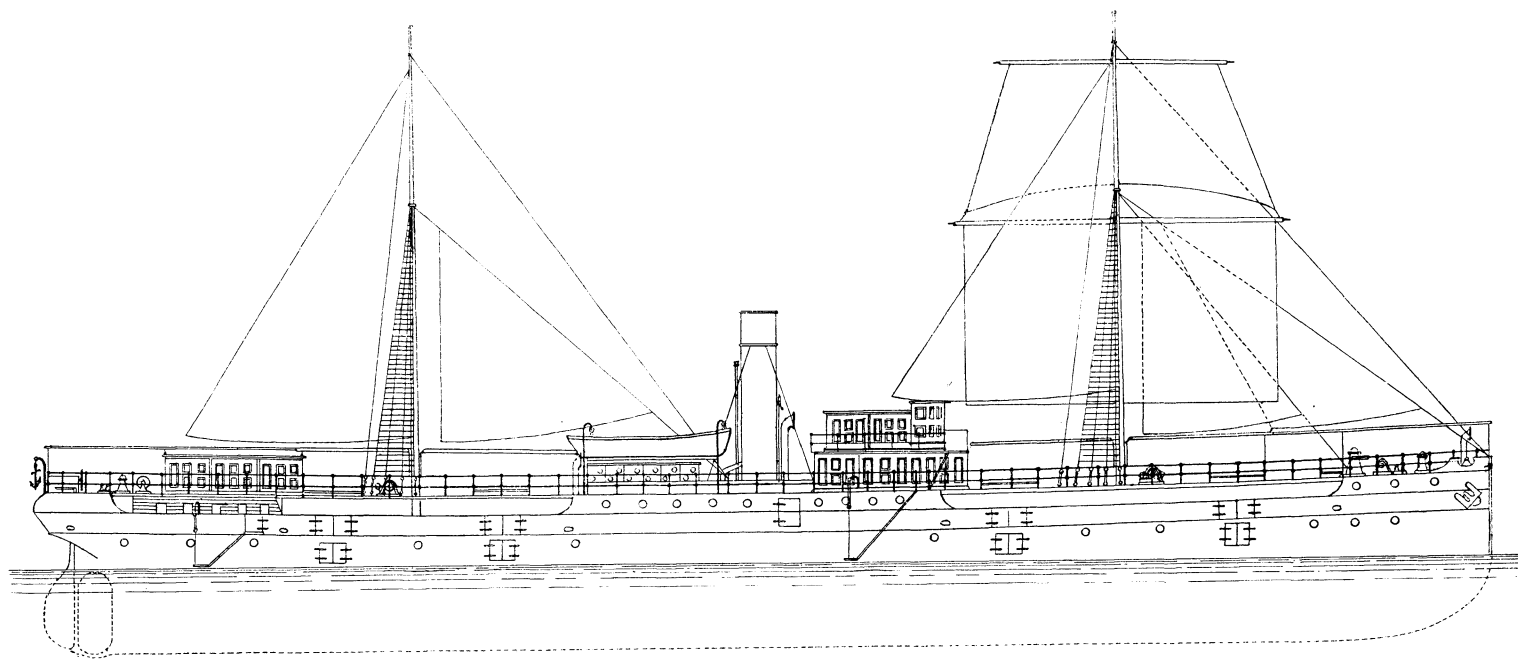
Commercial Stipendiat Simon Arnold's indberetning



skikkel for almindelig Fragtlart paa chinakysten.
 Oestagt som Bilag til Commercial Stipendiat Simon Arnold's Indberetning







Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 7. udgivet ved Departementet for det Indre.

1894.

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

Livorno.

Aarsberetning dateret 3 Marts 1894.

Der ankom ialt med Ladning 43 norske Skibe dr. 30 145 Ton, hvoraf fra Norge 28 dr. 10 882 Ton, Bruttofragt Lire ital. 53 605, fra Sverige 2, 3 218 Ton, Fragt L. 22 300, og fra andre Lande 13, 16 045 Ton, Fragt 153 328. Ialt Fragt Lire 229 233 = £ 3 130. Af de ankomne var Dampskibe 4 dr. 29 873 T.

Til andre Lande afgik med Ladning 28 dr. 10 882 T. og i Ballast 16 dr. 19 386 T., ialt 44 dr. 30 268 T.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Lire 637—55, ved Vicekonsulatet L. 1 265, hvoraf tilfaldt Konsulen L. 632—50. Af svenske Skibe ved Hovedstationen L. 73—20. Ialt tilfaldt Konsulen Lire 1 343—25. Expeditionsafgifter af norske Expeditioner L. 14, af svenske L. 8. Heri ikke iberegnet Attest om Fartøis Udklarering.

Antallet af de norske Fartøier som i Løbet af 1893 besøgte Distriktet var 44, nemlig 2 mer end i 1892.

Kun et svensk Fartøi ankom hertil i forrige Aar, imod 4 i 1892.

Fragtsatserne i afvigte Aar vare som følger:

Til Østersøen med Marmor 20 sh., Olie og Stykgods 25 à 35 sh. pr. 1 000 Kg.

Til Storbritanien, efter Havnens Beliggenhed, Marmor 10 og 20 sh. pr. 1 200 Kg., Olie og andre Varer 15 à 25 sh. pr. 1 000 Kg.

Til Amerikas forenede Stater, Marmor 17 sh. pr. 1 200 Kg., Sæbe 25 sh., Stykgods 15 à 25 sh. pr. 1 000 Kg.

De største norske Dampskibe fandt bedre Regning i at gaa til Sortehavet.

Angaaende den norske Handel har jeg især følgende at berette:

Norsk Klipfisk vinder mere og mere Efterspørgsel og Afsætning, og konkurrerer stærk med newfoundlandsk Fisk, men den bør især fremkomme her paa Stedet forinden den fremmede Vare overfylder dette Marked og nedtrykker Prisen.

For at vedligeholde Fortrinnet for den norske Klipfisk, kan man ikke nok raade de norske Exportører nøagtigen at paase at Fisken er vel tørret og ei for stor.

Detailprisen for norsk Klipfisk var gennemsnitlig i Distriktet L. 60 pr. 100 Kg. i 1893.

Af norsk Klipfisk importeredes i 1893 med direkte Dampbaade til Livorno 360 Tons, og over Genua enkelte Tons, og til Civitavecchia 1 132 Tons med Rutedampere fra Bergen.

Koleraen, som grasserede i Høst, og senere Influenzaen, have meget hæmmet Forbruget og Salget af saltede Fiskevarer.

Hvad som anmærkes af den flittige Forfatter af den nyttige Bog: „Handelen med Tørfisk og Klipfisk“, vedgaaende Italiens Klipfiskeforbrug er ganske overensstemmende med Forholdene i disse toskanske Provindser.

Importen af Stokfisk bestod i 1893 udelukkende til Livorno af 324 Tons, dels ankomne med direkt Dampskib, og dels over Hull, Hamburg og Genua.

Prisen for fin hollænder Rundfisk, som er den mest gangbare Sort, var Lire 56 à 57 pr. 100 Kg. „Cif.“ pr. Steamer Livorno.

For at lette Afsætningen af denne Varesort, bør Fisken være hvid indvendig og ei for stor.

Af Vaarsild ingen Tilførsel. Denne Fiskesort, naar den kun ankom i god Lage hertil om Sommeren, og Fisken stor, vilde under Vinhøsten forhandles med Fordel.

Af engelsk Klipfisk („Codfish“ — „Baccalà“,) ankom hertil fra Labrador Cwt. 45 802, og fra St. John, shore-fish, Cwt. 14 402.

Af saltet Sild, „Pilchards“, indførtes ca. 5 000 smaa Fade; ogsaa af røget Sild, „Herrings“, og af presset Sild fra Spanien, var Importen betydelig, men Afsætningen gaar meget langsomt for sig.

Allerede i mine forrige Beretninger fremholdt jeg, at desværre Handel og Søfart mellem Sverige og Livornos Konsulsdistrikt have betydelig aftaget i de sidste Aar, og med Bekymring maa jeg stadfæste at dette uheldige Forhold har tillige vedvaret under forrige Aar, uden den mindste Udsigt til en Bedring i et nærmere Tidsrum.

Om Sveriges Handel har jeg desværre kun lidet tilfredsstillende at berette.

Træløst. I afvigte Aar ankom til Distriktet kun en Ladning fra Sverige, nemlig til Livorno med italiensk Seilskib „Avvenire“ fra Hernøsand, førende omtrent 800 Tylvter Planker.

Detailprisen af Furu Planker noteres med Lire 65 à 66 pr. Dusin 3 × 9 & 14 Fods.

Af svenske Furu Bjelker ingen Afsætning. I det Hele taget er Forretningen med Træløst meget hæmmet.

Bræder fra det adriatiske Hav sælges à £ 50 pr. Kbm.

Trævillahuse forfærdigede i de forenede Riger passe ikke for dette varme Klimat.

Beg. Fra Archangel ankom hertil 850 Tønder Beg, som forhandlede à L. 17 pr. 100 Kg. ved Bryggen, Thara 16 %, mindre 4 % Diskonto og Courtage.

Tjære. Ingen direkte Ankomst fra Sverige fandt Sted i 1893; kun enkelte smaa Partier indførtes over Hamburg og Hull.

Prisen noteres L. 36 pr. Tønde, som ovenanført.

Fra Vicekonsulen i Civitavecchia berettes at ingen Trælast fra Østersøen importeredes i 1893; derimod ankom til Civitavecchia med Jernbanen 25 Wagons, ca. 280 Tons, med Granplanker fra Kärnthen, og med Seilskib fra Pensacola, 1 000 Tons Pitch-Pine; Prisen beregnes à £ 250 pr. Standard.

Til samme Havn ankom tvende Ladninger fra Gøteborg og Stockholm, med gamle Jernbaneskinner, hvis Pris angives à ca. L. 120 pr. Ton.

Jern, Staal og andre svenske Artikler, uden Efterspørgsel.

I afvigte Aar vare de høieste Vexelkurser som følgende:

Tydskland à Vista Lire	143	30	pr.	100	Rm.
London	-	-	-	29	10 - £
Paris	-	-	-	115	70 - 100 frcs.

senere faldt Kursen, men den er nu igjen høiere, nemlig: 141, 25, 29, 115.

Sundhedstilstanden er for nærværende tilfredsstillende, med Undtagelse af enkelte Influenza-Tilfælde.

Harald Kjeld Stub.

Victoria (Britisk Columbia).

Aarsberetning dateret 14 Februar 1894.

Der ankom med Trælast og Kul fra fremmede Steder 8 norske Skibe dr. 11 269 Ton. Erlagte Konsulatafgifter af 5 Skibe dr. 6 816 T. § 114—22.

Fragterne faldt i Aaret til det laveste Punkt som de nogensinde før har været paa denne Kyst og viser for Tiden liden Udsigt til Bedring.

Skjønt Trælasthandelen er tiltaget betydelig her i Provindsen paa Grund af nye Markeders Aabning var dog Fragterne til England og andre Havne paa Kontinentet samt Sydafrika meget lave, medens Markederne i Australien, Kina og Amerikas Sydvestkyst er i en slettere Tilstand end man har kjendt i aarevis, hvilket dog kun stemmer med hele Verdenshandelen. Efterspørgselen er for Tiden næsten kun nominel, da Exportsagene i mange Tilfælde er standset for at glide over den døde Tid, medens andre, som ikke har kunnet gjøre dette, er bleven drevet til Fallit; kun faa udskeiber, og det kun i liden Udstrækning.

Kulhandelen har imidlertid taget sig op i Aaret, og en stor Mængde er udført, men Fragterne er ligesom de andre faldt saa lavt, at kun faa skjætter om at holde Forretningen gaaende

Skjønt Søfangsten var forbudt i Behring Søen var den større i 1893 end noget tidligere Aar, omend Priserne er gaaet meget ned. Nye Grunde er nu opdaget af Flaaden paa den asiatiske Kyst, især udenfor Japan, og kun faa Skibe er gaaet til Kobberøens Kyst i 1893. Denne Forretning er desværre i en meget utilfredsstillende Stilling, da efterat Voldgiftskjendelsen mellem den britiske og de forenede Staters Regjering havde erklæret Behring Søen for et aabent Hav og foreslaaet nye Bestemmelser, Fangstskibene ikke kan vide hvilke Indskrænkninger der vil blive paalagt, hvoraf Følgen er manglende Tillid hos dem. Saavidt jeg har kunnet erfare har de

fleste Skibe begivet sig til den japanesiske Kyst, medens nogle vil prøve sin Lykke paa denne Side. Det foreslaaede Forbud mod Brug af Ildvaaben i Behring Søen vil stærkt hindre Bedriften, da kun de indfødte Indianere er øvet i Brug af Spyd, og Antallet af Indfødte kun er ringe.

Laxefangsten dreves i Aaret i en meget udvidet Udstrækning og Fangsten var den største der er noteret i Provindsen, men Kvaliteten af Fisken i Fraser Floden er saa langt bedre end i de øvrige Floder paa Kysten, at dette ikke paavirker Markederne for billigere Fisk. Foruden den nedlagte Fisk tilvirkedes ogsaa en større Kvantitet saltet Lax, og heri har mange norske Fiskere fundet fordelagtig Sysselsættelse, men Arbeidsmarkedet er vel forsynet.

Det af Provindsens Regjering gjorde Forsøg paa at opmuntre Indvandring af Crofter Fiskere til Øens Vestkyst mislykkedes, da der manglede fordelagtige Markeder.

Grubedrift er med fornyet Virksomhed drevet i Kootenay Distriktet, hvorom jeg skrev forrige Aar, skjønt Sølvmarkedets trykkede Tilstand betydelig hindrede mange nye Grubers Aabning. Kvartsgruber opdagedes ogsaa sent i Sæsonen i Alberni Distriktet paa Øen, og saasnart Sneen forsvinder vil Arbeidet drives med Kraft og en større Udvikling ventes.

Flere Jernbaner byggedes i Provindsen og endnu flere vil antagelig blive drevet igjennem i denne Sæson, men i det Hele kan der ikke tales om at Provindsens Rørelse viser meget stort Liv.

I nogle Byer har Arbeiderne vanskeligt for at finde Sysselsættelse, men naar Foraaret begynder er det at haabe at Stemningen vil blive bedre.

Robt. Ward.

La Paz (Bolivia).

Aarsberetning dateret 22 Januar 1894.

Ingen norske eller svenske Undersaatte har indfundet sig ved Konsulatet for at indskrive sig i dets Register. I La Paz findes kun en saadan, men længere syd i Grubedistrikterne opholde nogle andre sig. Det hele Antal i Landet er antagelig 30—40 Personer.

Følgende Lande er her officielt repræsenteret:

Det diplomatiske Korps: 5 Ministres plenipotentiaires, nemlig for Chile, argentinske Republik, Brasilien, de forenede Stater og Peru. 1 Chargé d'affaires for Frankrige. Konsulater: Argentinske Republik, Belgien, Brasilien, Columbia, Chile, Ecuador, Frankrige, Tydskland, Guatemala, Holland, Italien, Mexiko, Peru, Paraguay, Portugal, Spanien, Sverige og Norge, Uruguay, Venezuela, Salvador, forenede Stater.

Regjeringen har ikke vexlet i Aaret og er uforandret som i Rapporten for 1892 omhandlet. Skjønt Sucre er Landets officielle Hovedstad, residerer Præsidenten og hans Kabinet i La Paz.

Armeen bestaar af ca. 1200 Mand af alle Vaabenarter. Bolivia har i nogle Aar nydt indre og ydre Fred. Landet, der led saa meget af indre Uroligheder i tidligere Aar, har nu Fredens Fordele og benytter disse til

sin Udvikling. Der er nogle svævende Grændsespørgsmaal med Chile og Brasilien, men disse haabes at ville blive afgjort venskabelig før eller senere. Underhandlingerne mellem Bolivia og Chile, der under Krigen i 1879 besatte Bolivias Provinds Antofagasta etc. ved det stille Havs Kyst fortsættes i Hensigt at opnaa en endelig Fred mellem de to Lande. Den mellem Bolivia og den argentinske Republik reiste Grændsetvist om Provindsen Tarifa er endelig afgjort til begge Landes Tilfredshed. Bolivia har nu ingen andre uafgjorte Spørgsmaal ligeoverfor sine Naboer, og man kan vente, at Freden paa mange Aar ikke vil blive forstyrret.

Skjønt Landet har 5 Universiteter og mange høiere Lærestalter er Almendannelsen endnu forsømt. Fraregnet den rent indianske Befolkning, der kan anslaaes til ca. $\frac{5}{8}$ af hele Landets Befolkning, kan maaske Halvdelen af de civiliserede Indvaanere læse og skrive. Dog er megen Forbedring skeet i de sidste 10 Aar.

Kommunikationer. Skjønt mange Forslag er indgivet til Regjeringen om Bygning af Jernbaner i forskellige Retninger, er intet Anlæg begyndt siden Fuldendelsen af Antofagasta & Bolivia Selskabet til Oruro ca. 1 000 Km. i 1892. Landets Import og Export gaar over 3 forskellige Veie: 1) den nævnte Jernbane over Havnen Antofagasta til det sydlige Bolivia, 2) gennem Arica tillands over Tacora Fjeldet til La Paz og Oruro, begge en Afstand af ca. 300 Km. Varerne føres paa Mølser, Æsler og Lamaer; 3) over Havnen Mollendo (Peru) paa Jernbane til Puno og derfra paa Dampskib over Titicacasøen til det nordlige af Bolivia. Handelen med Landets Indre foregaar paa Kjørreveie, Muldyr, Æsler og Lamaer.

Bolivia forbindes med Udenverdenen ved 3 Telegraflinier over Havnene Mollendo, Arica og Antofagasta. Derhos er nu de fornemste Byer i det Indre forbundet ved Telegraf, som La Paz, Oruro, Cochabamba, Sucre, Potosi, Colhechaca etc. Samtlige Telegrafers Længde i Landet anslaaes til 2 400 Km.

Agerbrug. Skjønt Landet har en meget rig Jordbund, er Agerbruget ikke tilbørlig udviklet paa Grund af Indianernes primitive Arbeidsmaade og Mangel paa Indvandring til Landet. Med Undtagelse af Chinchona Bark, India-Rubber og noget Kaffe begrænses Produktionen til Landets eget Forbrug. Den væsentligste Produktion paa Pampas (Andes Plateauet) er Potetes og Byg, medens man i Dalene finder udmærket Mais, Hvede, og alle Slags Grønsager. I de tropiske Distrikter er den væsentligste Produktion Cocablade, hvoraf Udbyttet anslaaes til mindst 60 000 spanske Kvintaler, til en Værdi af ca. 3 Millioner Bolivianos. Dernæst kommer Kaffe, ca. 15 000 Kvintaler. Coca og Kaffe konsumeres hovedsagelig i Landet selv, og kun en ringe Kvantitet exporteres.

Chinchonabarken (Quinin) er paa Grund af Prisfaldet i Europa, noget forsømt og den aarlige Produktion er ikke over 5 000 Kvintaler. For 10 Aar siden var et Kvintal Bark her værd 200 Bolivianos, à 36 pence, medens Værdien nu kun er Bol. 10 pr. Kvintal à 21 pence. Planterne har ruineret sig og delvis opgivet sine Plantager.

India Rubber. Dette er en Industri, som vil kunne blive af megen Vigtighed i Bolivia med Tiden. Nye Egne med Gummitrær er nylig opdaget og da Regjeringen gjør alt muligt for at hjælpe og udvikle denne Næringsvei er det at haabe, at om nogle Aar Udbyttet af India Rubber i Bolivia, der er af allerbedste Kvalitet, vil blive fordoblet. Jeg anslaa

Produktionen i 1893 til ca. 30 000 Kvintaler til Værdi næsten 3 Mill. Bolivianos. Kautschuken udskibes paa de store Floder i Departementet Beni til Amazonfloden og derfra over Havnen Para (Brasilien) til Europa og de forenede Stater. Der er nylig opdaget nogle Kautschukdistrikter i Distriktet La Paz (Mapiri og Caupolican Provindserne), hvis Produktion vil komme paa Markedet og blive udskibet paa det stille Havs Kyst til Europa og de forenede Stater. Et Pund boliviansk Kautschuk (460 Gram) noteres i London til 2 sh. 10 d.

Industri. Næsten den eneste Industri i Bolivia er Grubedrift. Produktionen var i de første 6 Maaneder af 1893: Sølv: Compania Huanachaca de Bolivia, 619 151 Mark, Comp. Minera de Oruro 102 000 M., Comp. Colquechaca de Aullagas, 81 074 M., Comp. Guadalupe de Bolivia, 45 688 M., diverse 200 000 M., ialt 1 047 914 Mark eller 8 383 312 Unzer Sølv i et halvt Aar.

Af følgende andre Metaller var Produktionen approximativt: Kobber, barilla fra Corocoro, 70 000 Kvintaler, Tin i Stænger og barilla, Oruro, Potosi, 100 000 do., Vismuth fra Tarifa, 25 000 do., Guldstøv og Kvarts ca. 5 000 Unzer.

Fraregnet to Bryggerier i La Paz og nogle smaa Fabriker for Brændevin, Vin etc., er der ingen større Industrier i Bolivia.

I Textiler forarbejder alene Indianerne endel almindelige Klædningsstykker til eget Brug. Alle andre Nødvendighedsartikler indføres fra Europa etc.

Handel. Da der ikke findes noget statistisk Kontor, findes der ikke officielle Data angaaende Værdien af Ind- og Udførsel. Følgende Tal antages at være tilnærmelsesvis rigtige:

Indførsel. Alkohol og Brændevine Bol. 1 Million, Mel 500 000, Sukker fra Peru 500 000, Manufaktur- og andre Varer 12 Mill., ialt 14 Mill. Bolivianos.

Udførsel. Sølv og Sølvsmalm 20 Mill. Unzer, Værdi Bol. 14 Mill., Tin 100 000 Kv., Bol. 1 100 000, Kobber 70 000 do., Bol. 600 000, Vismuth 25 000 do., Bol. 200 000, Kautschuk 30 000 do., Bol. 2 600 000, Guldstøv 5 000 Unzer, Bol. 150 000, Kaffe 3 000 Kvintaler, Bol. 75 000, Chinchona Bark, (Calisaya) 4 000 Kv., Bol. 50 000, Tobak 3 000 Kv., Bol. 75 000, diverse Bol. 100 000, ialt Bol. 18 950 000.

Storbritanien er den fornemste Importør af bolivianske Varer. En Del af Sølv og Guldmalmen gaar til Tydskland, medens Kobber barilla udelukkende skibes til Havre i Frankrige.

Da der ikke eksisterer nogen Statistik er det vanskeligt at fordele Importen, men efter private Opgaver angives den omtrent saaledes: Alkohol, Spirituosa, Sukker, Vin fra Peru ca. Bol. 1½ Mill., Mel og andre Varer fra Chile 500 000. Fra Tydskland for Bol. 4½ Mill., Storbritanien 3 Mill., Frankrige 1 Mill., forenede Stater 1 Mill., diverse Lande ½ Mill.

Mynt. Formedelst Nedgangen i Værdien af Sølvbarrer i Paavente af Ophævelsen af Sherman Loven i de forenede Stater har Bolivia, som Verdens tredie sølvproducerende Land, lidt uhyre ved dette Prisfald. Især har Importen været udsat for Tab paa Grund af Nedgangen i Kursen paa Europa mod Guld.

En Boliviano, lig ca. 80 Cents af en amerikansk Dollar, var endnu for et Aar siden værd ca. 28 pence, medens den nu kun er værd 21 pence.

Uagtet denne lave Kurs kan Bolivia konkurrere med ethvert andet Land formedelst sin Sølvproduktion, ikke alene paa Grund af dets rige Gruber, men ogsaa fordi alle Udlæg til Lønnings og andre Udgifter kan ske i Sølv, hvilket ikke er Tilfældet i de forenede Stater og Australien. Selv om Sølv skulde gaa ned endnu mere i Værdi vil den rige Grube i Huanchaca altid kunne vedblive sin Produktion og arbejde med Fordel.

Statens Indtægter kan tilnærmelsesvis for 1893 anslaaes til Bol. 5 234 821 og Udgifterne til Bol. 5 721 305. Indtægterne bestaar i Told, Afgift paa Sølv, Kobber, Tin, Kautschuk, Cocablade etc. samt forskellige Kontributioner, Stempel etc.

Theodore Böttiger,
Generalkonsul a. i.

St. Johns (Antigua).

Aarsberetning dateret 17 Februar 1894.

Af norske Skibe ankom med Ladning fra fremmede Lande til Hovedstationen 1 dr. 340 T. og til Vicekonsulstationen 2 dr. 776 T., der alle afgik til fremmede Lande i Ballast. Bruttofragter £ 980.

Af svenske Skibe ankom 2 dr. 474 T.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen £ 1—3 —9, ved Vicekonsulstationen £ 2—14—3, af norske ved Hovedstationen £ 1—„—4, ved Vicekonsulstationen £ „—12—6.

Værdien af sidste Aars Export fra de britiske vestindiske Læøer var £ 555 471 og Import fra andre Kolonier £ 462 615. Hele Indtægten af Kolonierne var £ 131 472 og Udgifterne £ 153 744. Sukkerhøsten, der vil blive udskibet i 1894, anslaaes til en 40—45 000 Tons Sukker og 30—35 000 Puncheons Molasse. Udskiberne finder det nu mere fordelagtigt at befragte Seilskibe, da Dampskibene ikke kan give dem Tid til at faa deres Sukker fra Fabrikerne.

Fra April til Oktober vil Seilskibe kunne faa gode Fragter til Amerika. Flere fremmede Skibe befragtedes forrige Aar, og iaar vil mange flere blive begjæret hvis de kommer i Skibsfartssæsonen

Der er ingen Forandring i Skibsudgifter, 1 shilling pr. Ton for hvad der ind- og udskibes. Lodsning er frivillig i Antigua. Der er et godt Fyr paa Udsiden af St. Johns Havn og Bøier udlagt paa alle farlige Rev.

En Muddermaskine er nu i Arbejde til Uddybning af St. Johns Havn indtil 24 Fod.

Hidtil har Sundhedstilstanden været god. Paa Læøerne har gul Feber eller andre smitsomme Sygdomme ikke været kjendt i mange Aar.

Jeg vilde tilraade norske og svenske Skibe fra Brasilien og andre Steder at gaa ned til Vestindien for at søge Fragt i Høsttiden.

Blandt Indførselsartikler til Lærerne bemærkes: Smør 159 756, Ost 71 437, tørret Fisk 58 498, nedlagt Sild 5 691, Pitch Pine 533 211 Fod, White Pine og Spruce 3 161 075 Fod, Tøndebaand 408 170, Stav 30 800.

F. Melchertson.

Riga.

Beretning fra Konsulen dateret 19 Februar 1894.

Da efter langvarige Forhandlinger mellem Rusland og Tydskland den aftalte Handelstraktat den 10 Februar er bleven undertegnet i Berlin, har den russiske Finantsministers officielle Organ Wjästnik Finanzow, offentliggjort Texterne til Tariferne over de Toldsatser, som efter samme for en Tid af 10 Aar eller til 31 December 1903 skal forblive gjældende for Indførselen saavel til Rusland som Tydskland. Som Indledning ytrer nævnte Organ bl. A.

„Til Bedømmelse af mulige Nedsættelser i den russiske Toldtarif har staaet til Finantsministerens Disposition dels det omfattende Materiale, som er indhentet ved Udarbeidelse af Tarifen for 1891, og dels ogsaa de udførlige Udtalelser, som for to Aar siden i dette Emne er afgivet af Repræsentanter for alle Grene af russisk Industri og Handel. Dette Materiale har selvfølgelig ogsaa for Tiden sin fulde Værdi, da der i de forløbne to Aar ikke er indtruffet væsentlige Forandringer i Landets industrielle Forhold. Men foruden det Hensyn som er taget til dette Materiale, har de Spørgsmaal, der angaar Toldafgifterne, inden de definitivt er bleven afgjort, undergaaet en grundig Prøvelse i Departementet for Handel og Industri i Samraad med kompetente Specialister og i visse Tilfælde ogsaa med Repræsentanter for Handelen og Næringsveiene. Utvivlsomt har Traktatens Afslutning efter haardnakket og vedvarende Strid alene kunnet finde Sted efter gjensidig Overbevisning hos de to kontraherende Magter om at dens Bestemmelser var fordelagtige for begge. Derfor udelukker Fordelen af Traktaten for Tydskland ikke en tilsvarende Fordel ogsaa for Rusland og omvendt. Det vilde være ganske feilagtigt af den Fordel, som ved en Traktat beredes den ene kontraherende Part, at drage den Slutning, at den anden Part er bleven lidende.“

Til Tydeliggjørelse af de trufne Bestemmelser om Indførsel af Varer til Rusland vedlægges en tabellarisk Sammenstilling af de ved Traktaten ved Indførsel til nævnte Land bestemte Toldsatser samt de for Tiden gjældende Toldsatser efter Minimums- og Maximumstariferne ogsaa ved Indførsel fra Tydskland og Frankrige.

Angaaende Vareførselen mellem begge Lande er bl. A. fastsat i Traktattexten Følgende:

Russiske Jordbrugs- og Industriprodukter, der indføres til Tydskland, og tydske Jordbrugs- og Industriprodukter, der indføres til Rusland, hvad enten de er bestemt til Forbrug, Oplag, Gjenudførsel eller Transit, skal underkastes samme Behandling og ikke paalægges høiere eller andre Afgifter end Produkter kommende fra det i saa Henseende mest begunstigede Land.

Ved Udførsel af Varer fra det ene Land til det andet maa ikke andre eller høiere Udførselsafgifter paalægges end hvad der gjælder ved Indførsel til det i saa Henseende mest begunstigede Land.

Enhver af Parterne skal tilkomme alle Fordele og Nedsættelser i Afgifter, som nogen af dem maatte tilstaa en tredie Magt.

I Henseende til Søfarten gjælder bl. A. Følgende:

Enhver af de kontraherende Parters Skibe og deres Ladninger skal i det andet Land behandles som indenlandske Skibe og Ladninger, uanseet hvorfra de kommer og hvorhen de er bestemt. Enhver Begunstigelse og Frihed, som i saa Henseende af nogen af Parterne tilstaaes en tredie Magt skal ogsaa komme den anden Part tilgode. Fra de nævnte Fordele undtages de særskilte Begunstigelser, som i noget af Landene kan blive eller er bevilget det indenlandske Fiske og dets Produkter, eller den indenlandske Handelsflaade. Traktaten kommer ikke til Anvendelse paa Kystfarten. Fritaget for Laste- og Expeditionsafgifter er i begge Magters Havne Skibe som kommer og gaar i Ballast, Skibe som kommer fra en Havn i det ene Land til en eller flere Havne i det andet, og som kan bevise, at saadanne Afgifter allerede er erlagt i en Havn inden samme Land, samt Skibe, som frivilligt eller i Nød kommer med Ladning til en Havn og forlader samme uden at have iværksat nogen Handelsoperation. I saadan Fritagelse indbefattes dog ikke Fyr-, Lods-, Bugserings-, Karantæne- og andre paa Skibet hvilende Afgifter for Tjenester og Indretninger til Samsfærdelsen.

I Slutningsprotokollen til Traktaten er endvidere vedtaget blandt Andet, at det i Rusland for Tiden gjældende System af Bøder for urigtige Deklarationer over indførte Varer, hvilket System foranlediger mange Vanskeligheder, Tidstab og Udgifter til Ansøgninger om Fritagelse for saadanne Bøder, skal underkastes Granskning og Forenkling. Bøderne for uforsætlige Feil skal nedsættes, og Toldkamrenes Ret til at tilstaa Formildelse eller Fritagelse derfor udvides. Indtil denne Reform, hvortil den lovgivende Magts Sanktion udfordres, kan gennemføres, har den russiske Regjering forpligtet sig til at træffe Foranstaltninger til, at de saakaldte Accidentier, der hidtil i de fleste Tilfælde er oppebaaret med 10 %, ved alle ufuldstændige Deklarationer maa blive nedsat til 5 %.

Efterstaaende Sammenstilling viser for enkelte Artikler, der kan have Betydning for de forenede Riger den nuværende Indførselstold i Rusland efter Maximums- og Minimumstarifen samt de ved Traktaterne med Tydskland og Frankrige bestemte Satser.

No.		Mini- mums- tarif.	Maxi- mums- tarif.	Nugjæl- dende Tarif mod Tydsk- land. Rubel.	Efter fransk Traktat- tarif.	Efter tydsk Traktat- tarif.
35.	Ost . . . Pud	6.00	7.80	11.70	5.40	5.40
37.	Fisk:					
	2) marineret; Kaviar Pud br.	5.00	6.50	9.75	4.25	4.25
61, ³	Trævarer, arbeidede:					
	1) Snedker- og Dreierarbeider af grovere Træsorter, ulakeret, upoleret, uden Finering; Skoplugge af Træ Pud	0.70	0.84	1.26		0.55
	2) Lignende Arbejder, lake- ret, poleret, med Finersamt Snedker- og Dreierarbeider af exotiske Træsorter, ogsaa ulakerede og lake- rede; sk. Wiernmøbler af Bøg uden Fletværk og Stopning, hele eller i Dele Pud	2.00	2.60	3.90		1.80
	3) Snedker- og Dreierarbeider, forgylt, forsvøvet, bronceret eller med saadanne Ornamenter Pud	6.00	7.80	11.70	4.50	4.50
65, ⁴	Bygningsmateriel: Cement „	0.10	0.12	0.18	0.09	0.08
74.	Pottemagerarbejde uden Orn- amenter etc. . . . Pud	0.30	0.36	0.54		0.25
75.	Fayancevarer:					
	2) med ensfarvede Mønstre, Border, Kanter og Ræn- der; farvede. men ikke i Massen Pud	1.40	1.82	2.73	1.26	1.25
	3) med Maling, Forgyltning og Mønstre i flere Far- ver Pud	3.75	4.88	7.31		3.30
76.	Porcelæn:					
	1) Majolika, alle Slags Pud	5.30	6.89	10.33	.	3.30
77.	Glasvarer, ikke specifce- ret, af hvidt og halvhvidt Glas og Krystal, uslebet, upoleret etc.: blæste Pud	4.00	5.20	7.80	-	3.20
112.	Kemiske og farmaceutiske Produkter, ikke specif. Pud	2.40	2.88	4.32	1.80	1.50
150.	Støbegods af Jern:					
	1) støbte Stykker uden videre Bearbejdelse . . . Pud	0.75	0.90	1.35	0.68	0.60

No.		Mini- mums- tarif.	Maxi- mums- tarif.	Nugjæl- dende Tarif mod Tydsk- land Rubel.	Efter fransk Traktat- tarif. Rubel.	Efter tydsk Traktat- tarif. Rubel.
	3) Støbegods, filet, poleret, slebet, malet, bronceret, fortinnet, lakeret, emaljeret, undtagen Kogekar overdraget med Zink eller andre uædle Metaller, ogsaa med Dele af Træ, Kobber og Kobberlegeringer. Pud	1.70	2.04	3.06	1.53	1.40
151.	Jern- og Staalarbeider, smedet, drevet, presset, støbt, uden Filing eller med Filing paa Sider og Kanter, men uden videre Bearbejdelse, ikke specificeret; smedede Spiger. Pud	1.70	2.21	3.31		1.40
152.	Pander, Reservoirer etc. samt ikke specificerede Arbeider af Jern- og Staalblik. . . Pud	1.70	2.21	3.31		1.40
153.	Jern- og Staalarbeider, ikke specificerede, afpudsede, drejede, polerede, slebne, broncerede eller anderledes bearbejdede, med eller uden Dele af Træ, Kobber og Kobberlegeringer, veiede					
	1. over 5 Skaalpund Styk- ket. Pud	1.70	2.21	3.31	1.53	1.40
	2. 5 Skaalpund eller der- under Pud	2.70	3.51	5.26	2.43	2.20
154.	1) Blikkenslagerarbeider, alle Slags, samt Arbeider af Jernblik, lakerede, emaljerede, forzinkede, fortin- nede, forniklede, og over- dragne med andre uædle Metaller samt malede, ikke indgaaende under No. 2 Pud	3.00	3.90	5.85		2.25
156.	Traadtrækkerarbeider:					
	3) Traad- og Skostifter, Messingsøm, Hesteskosøm etc. Pud	2.70	3.51	5.26	2.43	2.43
158.	Knivsmedarbeide:					
	1) Alle Slags med Indfatning af uædle Metaller, Saxe					

No.		Mini-	Maxi-	Nugjæl-	Efter	Efter
		mums-	mums-	dende	fransk	tydsk
		tarif.	tarif.	Tarif	Traktat-	Traktat-
		Rubel.	Rubel.	mod	tarif.	tarif.
				Tydsck-		
				land.		
				Rubel.	Rubel.	Rubel.
	(undtagen Uldsaxe), Pin-					
	cetter, Knivblade og Gaf-					
	ler uden Skafter, færdige					
	eller ufærdige . . Pud	16.00	20.80	31.20	-	13.60
161.	Værktøi for Haandværkere,					
	Kunstnere og Fabriker Pud	1.40	1.82	2.73	1.19	1.10
167.	Maskiner, Apparater og Mo-					
	deller dertil, fuldstændige eller					
	ikke, sammensatte eller i løse					
	Dele:					
	1) Alle Slags af Kobber					
	etc. Pud	4.80	6.24	9.36		4.32
	2) Gasmaskiner etc., Lokomo-					
	biler uden komplicerede					
	Træskeværk etc.; ikke spe-					
	cificerede af Jern og Staal					
	med eller uden Dele af					
	andre Stoffe . . . Pud	1.70	2.21	3.31	1.53	1.40
	3) Lokomotiver, Dampsprøi-					
	ter etc. Pud	2.00	2.60	3.90	-	1.80
177.	Papir:					
	4) Limet, alle Slags, hvidt					
	eller i Massen farvet uden					
	Ornamenter; Hefter i Om-					
	slag men uindbundne, Bri-					
	stolpap samt satineret og					
	poleret Pap, alle Slags, i					
	Ruller, Blade, Skiver eller					
	Kort, Rør til Garnruller,					
	Papir klistret med klar					
	Væv, Lin eller grov Kaliko,					
	Kalkerpapir . . . Pud	4.00	5.20	7.80		3.30
	6) Skrivpapir, Papir til typog-					
	rafiske, litografiske, Bog-					
	binder- og Konditoriarbei-					
	der med Ornamenter, saa-					
	som Forgyldning, Forsølv-					
	ning, Broncering, Grave-					
	ring, pressede Kniplinger,					
	Mønstre, Border, Vaaben,					
	Monogrammer, Billeder					
	etc.; Papir til Cigaretter,					
	Omslagspapir (kinesisk),					
	farvet, Papirarbeider: Ku-					
	verter, Lysskjærme, kun-					
	stige Blomster etc. Pud	10.60	13.78	20.67	9.54	8.75

Køningsberg.

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	44	10 137	-	-	44	10 137	-	-	104 820
” Norge til Vicekonsuls- stationerne	17	3 703	1	499	18	4 202	-	-	27 290
” Sverige til Hovedsta- tionen	1	193	-	-	1	193	-	-	540
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne	-	-	1	345	1	345	-	-	-
” andre Lande til Ho- vedstationen.	36	9 977	5	1 208	41	11 185	-	-	90 660
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne	11	5 338	8	2 855	19	8 193	-	-	61 740
Ialt	109	29 348	15	4 907	124	34 255	97	28 932	285 050
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	25	5 329	6	1 198	31	6 527	-	-	37 320
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne	3	762	1	139	4	901	-	-	6 750
” Sverige fra Hovedsta- tionen	2	249	-	-	2	249	-	-	1 750
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	-	-	4	2 494	4	2 494	-	-	-
” andre Lande fra Ho- vedstationen.	44	12 020	9	2 719	53	14 739	-	-	101 770
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne	27	8 677	3	668	30	9 345	-	-	100 070
Ialt	101	27 037	23	7 218	124	34 255	97	28 932	247 660

Af svenske Skibe ankom 157 dr. 34 528 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen M. 1 374—45, ved Vicekonsulaterne M. 887—85, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 443—93. Af svenske Skibe ved Hovedstationen M. 1 676—20, ved Vicekonsulaterne M. 711—50, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 355—75. Ialt tilfaldt Konsulen M. 3 850—33. Expeditionsafgifter af norske Expeditioner M. 15—40, svenske M. 31—45, fælles M. 18.

Aarsberetning dateret 15 Marts 1894.

Der ankom til Pillau: i 1893 1 799 Fartøier dr. 556 251 Reg.-Tons imod i 1892 1 688 Fartøier dr. 541 993 Reg.-Tons, deraf var i 1893 1 254 Dampskibe dr. 512 011 Reg.-Tons imod i 1892 1 226 Dampskibe dr. 502 502 Reg.-Tons og i 1891 1 306 Dampskibe dr. 554 154 Reg.-Tons. Nævnte 1 799 Fartøier vare lastede med:

	1893	imod	1892
Ballast og tom . . .	316 Fart. dr. 123 986 R.-T.	278 Fart. dr. 120 129 R.-T.	
Diverse Stykgods . . .	624 - - 235 389	634 - - 233 374	-
Stenkul, Cokes . . .	333 - - 119 796	309 - - 114 558	-
Gibs, Kalksten, Cement			
Guano etc.	189 - - 16 646	156 - - 13 110	-
Sild	190 - - 42 778	175 - - 40 766	-
Olie Petroleum, Tjære			
Guano etc.	6 - - 1 343	22 - - 4 433	-
Salt	14 - - 3 794	15 - - 4 680	-
Tagsten, Sten . . .	115 - - 9 558	96 - - 9 377	-
For Nødhavn . . .	12 - - 2 961	3 - - 1 566	-

Af de i 1893 indkomne Fartøier vare under norsk Flag 92 Fartøier svensk 114 do. dansk 299 do. Engelsk 203 do. Tydsk 1 025 do. Hollandsk 58 do. Russisk 6 do. Belgisk 1 do.

Af de indkomne Fartøier vare 1 512 i Königsberg.

Der afgik fra Pillau i 1893 1 774 Fartøier dr. 559 017 Reg.-Tons imod i 1892 1 654 Fartøier dr. 530 969 Reg.-Tons. Deraf var i 1893 1 248 Dampskibe dr. 514 241 Reg.-Tons imod i 1892 1 213 Dampskibe dr. 493 610 Reg.-Tons og i 1891 1 284 Dampskibe dr. 546 515 Reg.-Tons.

Nævnte 1 774 Fartøier ere i 1893 afgaaede til: Tydske Havne 898 Fartøier, Storbritanien 269, Holland 125, Norge 52, Sverige 110, Danmark 169, Belgien 25, Frankrig 41, Rusland 81, Amerika 3, Portugal 1 Fartøi.

Deraf afseilede i Ballast tomme og med indbragte Ladninger 186 Fartøier med 84 130 Reg.-Tons imod 177 Fartøier med 80 420 Reg.-Tons i 1892.

Hoved-Exporten søværts fra Königsberg bestod i 1893 af: Hvede ca. 40 200 Tons, Rug 65 400, Byg 16 000, Havre 49 000, Ærter 21 500, Bønner 13 800, Vikker 16 100, Linsæd 9 300, Raps, Hampefrø, diverse 16 500, Mel 29 600, Klid 7 100, Mais 1 100, Hør 3 400, Hamp, Hampegarn 20 400, Hør og Hampeblaar 2 800, Sukker 2 800, Melasse 500, Shoddy, Uld 200, Æg 200, Spiritus 1 200, Oliekager 19 000, Raa Huder, Skind 500, Klude, gammelt Tongverk 6 600, Linsæd, Raps, Terpentolinolie 500, Tømmer, Staver, Props etc. 100 000 Læster.

Som det vil sees af Opstillingen, har Skibsfarten kun været lidt større end i forrige Aar, endskjønt Kornexporten, navnlig hvad Rug og Havre angaar var omfangsrigere. Exporten af Træ, Hamp og Hør var mindre end i afvigte Aar. Tilbudet af Tonnage oversteg gennemgaaende Begjæret, saa at Fragtmarkedet forløb livløst og derfor ikke bragte nogen Bedring i de lave Fragter, som har hersket i flere Aar. For Rederierne var Resultatet saaledes høist ugunstigt og har sandsynligvis i flere Tilfælde foraarsaget Tab. Spørringen af Sundet i de første Maaneder, den lange vedholdende Kulstreik i England etc. virkede mangefold skadelig paa Trafiken.

Fragtnoteringerne i Aaret 1893: I de første Maaneder af Aaret bleve følgende Fragter betalte fra Königsberg med Dampskibe: til Englands Østkyst 1 sh. 1½ d til 1 sh. 6 d pro 500 Pd. Hvede og Oliekager, 13 sh. til 15 sh. pro Ton Hamp, 17 sh. til 20 sh. Hør, 12 sh. til 14 sh. Lumper, 7 sh. 6 d Bretter, 9 sh. til 10 sh. Props pro Load af 50 Kubikfod. Til Belfast 2 sh. 6 d, Rouen 2 sh. til 2 d 1½ d, Nantes 2 sh. 9 d til 2 sh. 10½ d, Hvede, 23 sh. 6 d Hamp, Oporto 30 sh. Hamp, Gent 1 sh. 9 d, Amsterdam 1 sh. 6 d, Rotterdam 1 sh. 1½ d til 1 sh. 7½ d Hvede, 13 sh. til 15 sh., Hamp; Amsterdam 10 til 12 holl. Fl. Hvede, 8 sh. 6 d Sukker, 17 sh. 6 d Hamp, Hamburg 15 til 17 Mk. Rug, 17 Mk.

Snittræ, Bremen 18 til 24 Mk. Rug og Mel, 19 Mk. Bretter, Flensburg 15 til 18 Mk., Kiel 15 til 16 Mk. Rug og Oliekager, Helsingfors 22½ Mk. Mel, Christiania 16 Mk. Rug og Mel, 20 sh. Hamp og Hør, 25 til 26 Mk. Blaar, Bergen 16 til 20 Mk. Rug, 17 til 20 Mk. Hamp; Trondhjem og Christiansund 20 til 26 Mk. Rug og Mel, 25 til 28 Mk. Hamp; Stettin 8½ til 12 Mk. Korn, 8¾ til 10 Mk. Planker og Bjælker.

Fra Pillau blev der afsluttet til Englands Østkyst 1 sh. til 1 sh. 7½ d Hvede, 12 til 15 sh. Hamp, 16 sh. 8 d til 20 sh. Blaar, 10 sh. til 11 sh. Lumper, 10 sh. til 12 sh. Kløverfrø og Thimothifrø; til Belfast 21 sh. Hamp; Antwerpen 1 sh. 4½ d til 1 sh. 6 d Hvede, 12 sh. Lumper, 14 sh. Hamp, 17 sh. 6 d Blaar. Amsterdam 9 til 10 holl. Fl. 15 sh. Hamp; Rouen 1 sh. 9 d til 2 sh. 1½ d; Hamburg 13 til 16 Mk.; Flensburg 13½ til 16 Mk., Kristiania 20 Mk. Rug, 20 Mk. Hør. Nogle Seilfartøier erholdt Ladninger fra Königsberg til Englands Østkyst til 2 sh. for Hvede resp. Oliekager, til Danmark 22 Mk. f 2 500 Kg. Rug. I Foraarsmaanederne ankom 290 Fartøier og ndgik der 252 Fartøier, derunder 211 Damskibe.

Den ualmindelige stærke Frost hvorved Sundet og Belterne ved Is afspærredes i 2 Maaneder fra den 11 Januar til den 10 Marts i Forening med at Pillaus Havn ogsaa blev tilfrosset, hvilket forekommer yderst sjelden, foraarsagede, at Skibsforbindelsen i Februar næsten ophørte med Søen. Den første Damper gik ud fra Pillau hertil den 31 Marts med Assistanse af Isbryderen, efter at sidstnævnte i 4 Dage forud havde været brugt til at gjennembryde Haffets stærke Islag; den 10 April var Skibsfarten ogsaa aabnet for Seilskibe. Fra Pillau blev følgende Fragter betalte for Damskibe; til Englands Østkyst 1 sh. til 1 sh. 6 d pro 500 Pd. Hvede, 14 til 15 Mk. pro Ton Hamp og Hør, 20 sh. Blaar; til Belfast 24 sh. pro Ton Hamp; til Rotterdam 1 sh. 1½ d til 1 sh. 7½ d Hvede, 13 sh. Hamp; til Antwerpen 1 sh. 6 d. til 1 sh. 9 d, Dunkirken 1 sh. 3 d til 1 sh. 10½ d Hvede, 16 sh. Hamp; til Amsterdam 9 til 11 holl. Fl. pro 2 400 Kg. Hvede, 7 sh. pro Ton Sukker, 15 sh. til 17 sh. 6 d Hamp; til Bremen 17 til 20 Mk., Hamburg 12 til 16 Mk. Rug, 14 sh. Hamp, 17 Mk. pro Last Snittræ, til Christiania og Bergen 20 til 22 Mk., Gøteborg 20 Mk., Kiel 14½ til 16 Mk. Rug og Mel, 14 Mk. Hamp; til Aarhus 15 Mk. pro 2 500 Kg. Oliekager. Fra Königsberg for Damskibe: til Englands Østkyst 1 sh. til 1 sh. 6 d Hvede, 12 sh. 6 d til 14 sh. Hamp, Rotterdam 1 sh. til 1 sh. 6 d Hvede; Antwerpen 1 sh. 4½ d til 1 sh. 6 d, Dunkirken 1 sh. 7½ d til 1 sh. 9 d; Amsterdam 8½ til 11 holl. Fl. Hvede; Oporto 30 sh. til 32 sh. 6 d. Marseille 32 sh. 6 d Hamp; Bremen 16 til 20 Mk. Rug, 14 til 15 Mk. Hamp, 20 Mk. Blaar, 21 til 23 Pd. pro Kubikfod Træ. Hamburg 14 til 17 Mk. Rug, 17 Mk. Snittræ. Christiania 16 til 20 Mk., Bergen 20 Mk., Stavanger 20 Mk. Rug, 20 Mk. Hamp; Danmark 16 Mk. Oliekager. Kiel 15 til 16 Mk. Rug, 15 Mk. Hamp; Stettin 7 til 12 Mk. Kornvarer, 8¾ til 12 Mk. Snittræ, Mel 50 til 70 Pf., Klid 50—55 Pf. pr. 100 Kg. Fra Königsberg for Seilskibe: til Englands Østkyst 1 sh. 6 d, Engelsk Kanal 1 sh. 9 d, Bristol Kanal 2 sh. Hvede; Firth of Forth 7 sh. 6 d pro Load Props; Danmark og Schlesvig Holstein 13 til 14 Mk. Rug. — Fra andre Steder blev betalte for Damskibe hertil: 6 sh. pro Ton Kul fra Firth of Forth, 10 sh. til 13 sh. pro Ton Gods, 5 sh 6 d til 6 sh. pro Ton Kul fra Newcastle 6 sh. pro Ton Salt fra Middelsbro. For Seilskibe 6 Pd. Sterl. 15 sh. til 7 Pd. Sterl. pro Kul fra Firth of Forth, 10 sh. 6 d pro Ton Salt fra St. Ybes.

I Maanederne Mai Juni Juli ankom 646 og udgik 634 Fartøier, deraf 415 Dampskibe. — Forretningen under denne Periode var slæbende og Fragterne meget lave. For Dampskibe betaltes der til Englands Østkyst 1 sh. til 1 sh. 3 d pro 500 Pd. Hvede, 13 Mk. til 14 Mk. pro Ton Hamp og Hør, 16 til 18 sh. Blaar, 11 til 12 sh. 6 d Lumper, 5 sh. 6 d Sukker, 8 sh. 9 d til 9 sh. 6 d pro Load Props, 5 sh. 9 d til 6 sh. Sleepers; til Birkenhead 7 sh. 9 d Sleepers; til Rotterdam 1 sh. 1½ d Hvede, 12 sh. 6 d Lumper, 12 til 15 sh. Hamp, 18 Mk. pro Last Bretter; til Amsterdam holl. Fl. 9 til 11 Hvede, 13 sh. 6 d Lumper, 16 sh. Hamp; til Gent 1 sh. 4½ d til 1 sh. 7½; Rouen 1 sh. 9 d til 2 sh. Hvede, 16 sh. Hamp; Nantes 24 sh.; Treport 16 sh. 6 d Hamp; Bordeaux 3 sh. Hvede; Hamburg 12½ til 15 Mk. pro Last Rug, 10 til 12 Mk. pro Ton Lumper og Hamp, 10 Mk. pro Ton Sæd. Cuxhafen 18 Mk. pro Last Snittræ. Papenburg 21 Mk.; Weser 16 til 18½ Mk. Rug, 14 til 18 Mk. Hamp, 17 til 18 Mk. Snittræ, 22 Mk. Rundtræ. Finland 12 til 15 Mk. pro Last Rug, 5½ til 6 Mk. pro Td. Mel. Norge 13 til 20 Mk. Rug, 18 til 20 Mk. Hamp. Danmark 12½ til 13 Mk. pro Rug og Oliekager, 13 sh. 6 d Hamp; Malmø 15 til 18 Mk. Gøteborg 20 Mk. Hamp. Kiel 12 til 14 Mk. Rug, 14 til 16 Mk. Hamp, 12 Mk. Snittræ, Flensburg 12 til 15 Mk. Rug, 20 Mk. Hamp, 37 Pf. pro Jernbanesveller, Stettin 7 til 10 Mk. Kornvarer, 8 til 12½ Mk. Snittræ.

For Seilfartøier til Englands Østkyst 1 sh. 6 d til 1 sh. 9 d Hvede og Oliekager; Danmark 12 Mk.; Kiel 9 Mk. Rug; Flensburg 35 Pf. pro Jernbanesveller. Fragterne hertil vare for Dampskibe fra Skotlands Østkyst 5 sh. 9 d til 6 sh. pro Ton Kul, 1 sh. 4½ d til 2 sh. pro Barrel Sild fra Englands Østkyst, 4 sh. 3 d — 5 sh. til Pillau; 4 sh. 9 d — 5 sh. til Königsberg pro Ton Kul; 5 sh. Pillau; 4 sh. 9 d — 6 sh. Königsberg pro Ton Salt; fra Newcastle 10 sh. — 12 sh. Gods; fra Norge og Sverige 1 25 til 1 50 Mark pro Tønde Sild; 5 Mk. pro 1 000 Kg. Granitsten; fra Malmø 22—24 Pf. pro 100 Kg. Kalksten. — For Seilskibe fra Englands Østkyst 6 Pd. Sterl. 15 sh. til 7 Pd. Sterl. 10 sh. pro Keel Kul; fra Christiansund 2 Mk. pro Td. Sild; fra Danmark 40 Pf. pro 100 Kg. Guano; fra Østnorge 5 Mk. pro 1 000 Kg. Granitsten.

I Maanederne September, Oktober, November ankom 500 og udgik 546 Fartøier, deraf 370 Dampskibe. Heller ikke i disse Maaneder kunde Handelen og Skibsfarten hæve sig; den ulykkelige Toldkrig med Rusland, Kulstreiken i England og Koleraepidemien paa mange Steder udøvede slemme Følger, og bliver derfor Aaret 1893 at betegne som et af de traugreste for Rederierne. — Fragterne endte meget lave, saaledes blev der betalt for Dampskibe til Englands Østkyst 1 sh. til 1 sh. 7½ d pro 500 Pd. Hvede, 13 sh. til 13 sh. 6 d pro Ton Hamp, 11 til 15 sh. pro Ton Lumper, 7 sh. pro Ton Oliekager, 6 sh. til 7 sh. Sleeper, 10 til 11 sh. Rundtræ pro Load, 6 sh. 6 d til 7 sh. pro Ton Sukker. Til Rotterdam 1 sh. til 1 sh. 1½ d til 1 sh. 9 d Hvede, 12 sh. 6 d til 16 sh. Hamp, 12 sh. 6 d til 13 sh. Lumper; til Antwerpen 1 sh. 7½ d til 2 sh.; Gent 1 sh. 9 d Hvede, 7½ Mk. pro Kubikmeter Minnetræ. Rouen 2 sh. 3 d til 2 sh. 9 d, Nantes 2 sh. 6 d Hvede, 24 sh. til 25 sh. Hamp og Hør. Belfast 25 Mk. Hamp. Bremen 15 til 20 Mk., Hamburg 12½ til 16 Mk., Kristiania, Moss 17 til 20 Mk.; Flensburg 13 til 16 Mk. Finland 20 Mk. pro Last Rug, 10 Mk. pro Ton Mel. Kiel 13 til 15 Mk. Stettin 17½ til 10 Mk. Rug, 9 til 10 Mk. pro Last Træ. — For Seilskibe til Englands Østkyst 2 sh. til 2 sh. 3 d Hvede, 10 sh. 6 d Oliekager, 8 sh. 3 d til 10

sh. 9 d Pritprops; engelske Kanal 2 sh. til 2 sh. 9 d. Finland 18 Mk. pro Last Rug, 80 Pf. pro 100 Kg. Klid; Wismar 10 Mk.; Stralsund 14½ Mk. Rug. Til Königsberg blev betalt for Dampskibe fra de britiske Kulhavne 6 sh. til 7 sh. 6 d pro Ton Kul, fra Sverige 25 til 30 Pf. pro 100 Kg. Kalksten. — For Seilskibe fra Englands Østkyst 7 Pd. Sterl. 5 sh. til 9 Pd. Sterl. pro Keel Kul, 1 sh. til 1 sh. 10½ d pro Barrel Sild. Fra Bremen 1 Mk., fra Aalesund 2 Mk. pro Barrel Sild; fra Danmark og Sverige 25 til 27 Pf. pro 100 Kg. Kalksten; fra Bremen 1 50 Mk. pro Barrel Olie.

Landbruget i 1893. Det østpreussiske Landbrug, som ved Kornavlens daarlig kan bestaa, lægger stedse større og større Vægt paa Melkeproduktionen og udvidet Kvægdrift. Som Følge deraf vise Meierierne en stadig Tiltagende og Forespørgselen efter drægtige Kjør og Kvier voxer. Forrige Aars Udbytte af Korn, Kløver og Hø var ikke tilfredsstillende, navnlig gav Havre et meget ringe Udbytte, hvorimod Kartofler og Foderroer bleve rigt høstede; Kartofler indtil 400 Centner pr. Hektar, Foderroer indtil 1 200 Centner.

Udbyttet pr. Hektar stillede sig i Gjennemsnit saaledes:

	1893		1892
Hvede	25—35	Centner mod	30—40 Centner
Rug	22—35	-	25—40 -
Havre	12—24	-	30—40 -
Byg	15—30	-	24—40 -
Rübsen	12—20	-	15—20 -
Kartofler	400	-	200—300 -
Foderroer	800—1 200	-	400—800 -
Kløver	30—60	-	60—100 -
Hø	30—60	-	50—100 -

Priserne gik tilbage med Undtagelse af Havre og Vikker

	1893		1892
Hvede	125—135	Centner mod	160—135 Centner
Rug	110—120	-	134—116 -
Havre	130—160	-	140—115 -
Ærter	120—150	-	180—120 -
Bønner	125—140	-	140—120 -
Vikker	150—200	-	130—100 -
Byg	110—125	-	150—110 -

alt for indenlandsk Korn.

Königsberger Kornforretning stillede sig i 1893 noget livligere end i forrige Aar som Følge af de større Tilførsler:

	1893		1892
Fra selve Provindsen blev tilført . . .	140 597	Tons mod	111 111 Tons
- Rusland	187 331	-	141 235 -

Tilsammen 327 928 Tons mod 252 346 Tons

derimod exporteredes:

	1893		1892
Landværts	28 706	Tons mod	44 248 Tons
Søværts	257 675	-	183 527 -

alt pr. 1 000 Kilo

Tilsammen 286 381 Tons mod 227 775 Tons

medens der i Slutningen af 1893 forblev en Lagerbeholdning af d. 43 500 Tons à 1 000 Kilo af Korn og Sød.

Med Undtagelse af en livlig Periode i Mai og Juni, under hvilken, paa Grund af Fodernød, en større Efterspørgsel efter Havre, Vikker og Ærter fandt Sted, var den første Halvdel af Aaret temmelig stille, og først Ankomsten af større russiske Tilførsler i Begyndelsen af September, hvilke paa Grund af den stedfindende Toldkrig kun kunde finde Anvendelse som Transitafladning, foranledigede større Forretning med Udlandet.

Gjennemschnittspriserne har i det forløbne Aar stillet sig: frit ombord fortoldet pr. 100 Kilo for

	Hvede 126 ₰	Rug 120 ₰	Byg 103 ₰	Havre 75 ₰	Ærter Koge
Januar . .	Mk. 15.80 d.	Mk. 12.70 d.	Mk. 10.50 d.	Mk. 13.20 d.	Mk. 16.00 d.
Februar . .	- 15.00 -	- 12.10 -	- 10.80 -	- 12.40 -	- 16.00 -
Marts . .	- 15.00 -	- 12.00 -	- 11.20 -	- 13.50 -	- 16.00 -
April . .	- 15.50 -	- 13.10 -	- 11.40 -	- 14.30 -	- 16.00 -
Mai . .	- 16.30 -	- 13.70 -	- 11.80 -	- 15.50 -	- 16.00 -
Juni . .	- 15.50 -	- 12.80 -	- 12.00 -	- 15.60 -	- 16.00 -
Juli . .	- 15.80 -	- 13.70 -	- 11.50 -	- 16.00 -	- 16.00 -
August . .	- 14.20 -	- 12.40 -	- 11.20 -	- 15.00 -	-
September .	- 13.70 -	- 11.90 -	- 11.20 -	- 15.00 -	- 14.00 -
Oktober . .	- 14.50 -	- 11.70 -	- 10.90 -	- 15.20 -	- 17.50 -
November .	- 14.20 -	- 11.80 -	- 11.00 -	- 15.00 -	- 17.50 -
December .	- 13.40 -	- 11.60 -	- 10.90 -	- 14.30 -	- 17.50 -

De herværende Forraad stillede sig ved Aarets Slutning saaledes:

	1893	imod	1892
Hvede	9 200 Tons		11 100 Tons à 1 000 Kilo
Rug	5 300 -		7 000 -
Byg	4 700 -		4 000 -
Havre	4 300 -		3 700 -
Ærter	4 600 -		5 100 -
Bønner	2 100 -		2 100 -
Vikker	1 600 -		3 600 -
Linsød	2 000 -		3 200 -
Raps, Hampefrø, diverse . .	5 400 -		3 700 -

Hør, Hamp, Blaar. I Begyndelsen af Aaret vare Hørtilførslerne ringe, hvorved Priserne undergik en stigende Retning; fortrinsvis ankom lavere Sorter Slanitzer Hør til Markedet, hvis Kvaliteter vare tilfredstillende og fandt god Afsætning. Det viste sig at 1892 Høsts Udfald kvantitativ var utilstrækkelig og befrygtedes derved, at en Mangel indtil den nye Høst vilde gjøre sig gjældende; der betaltes i dette Tidsrum for geweichte Kron og Puickhør 28—33 Mk., Slanitzhør, bedre Sorter 28—29 Mk., ordinære Sorter 25—22—18 Mk. pro 50 Kilo. Efter de sidste Beretninger ved Aarets Slutning lader det til som den nye Høsts Udfald saavel i kvalitativ som kvantitativ Henseende er god, og kan man saaledes antagelig regne paa billigere Priser. Af den nye bedre Slanitzer Hør blev her paa Pladsen handlet til Priser à 23³/₄ til 29³/₄ Mark pro 50 Kg. efter Kvalitet. Hampepriserne stillede sig i Begyndelsen af Aaret temmelig fast, hovedsagelig paa Grund af Efterretningen fra Rusland om, at den største Del af 1892

Høstvæxt befandt sig under Sne; der betaltes for Mittellagen 25½—26 Mk.; Malestowkerlagen 23—24 Mk., Russisklagen 20—22 Mk.; Podoschetzka 9ler à 19½—20 Mk., Petersburgerlagen 18½—20½ Mk., halvren 17—18½ Mark pro 50 Kilo. Tilførslerne af Hamp vare i de sidste Maaneder af Aaret ikke betydelig, og udviste den ankomne Vare af den nye Høst middelmådig Kvalitet, saa at den gamle 1892er og særdeles 1891er Vare blev stærkt foretrukket. I Rusland vare Priserne gennemsnitlig forholdsvis højere end Udlandets Noteringer, hvorved Forretningen stillede sig yderst vanskelig; der betaltes under denne Tid for: 1892er Middellagen 27—28½ Mk., 1893er Middellagen 26—27½ Mk., 1892er Malestowkerlagen 25½—26½ Mk., 1893er Malestowkerlagen 24—25 Mk.; 1892er Russisklagen 24—25 Mk., 1893er Russisklagen 23—24 Mk., 1892er Podschetzker 24—25 Mk., 1893er Podschetzker 23—24 Mk., 1892er Petersburgerlagen 22½—23½ Mk., 1893er Petersburgerlagen 21½—22½ Mk., 1893er Pensær Streimel 20—21 Mk. pro 50 Kilo. Hampeblaar forblev som før overordentlig knap og livligt efterspurgt; betalt blev 1893er polsk Blaar med 15—16½ Mark pro 50 Kilo. — Beholdningen ved Aarets Slutning udgjorde: Hør og Hørblaar 500 Tons imod 700 Tons i 1893. Hamp og Hampeblaar 1 300 Tons imod 3 700 Tons i 1892.

Sildeberetning. Total Importen af Sild beløb sig til 349 900 Tønder imod 307 200 Tønder i 1892.

Fra Norge og Sverige . . .	ca. 175 000	Tdr. imod 147 000	Tdr. i 1892
- Storbritanien	- 171 100	- - 156 000	- - -
- Holland	- 3 800	- - 4 200	- - -

ca. 349 900 Tdr. imod 307 200 Tdr. i 1892

Exporten af Sild i	1893	imod 1892
Til Rusland	ca. 195 600 Tdr.	145 000 Tdr.

Paa Grund af at Sundet i flere Maaneder var spærret ved Is standsede Skibsfarten paa Østersøen ganske, hvorved Sildetilførslerne feilede aldeles. Det gamle tiloversblevne Lager oprømmedes derved under Fastetiden til betydelig højere Priser. For Afsætningen til Rusland stillede Rubelkurserne sig gunstigere, nemlig i Begyndelsen af Februar à 269, i Marts 216 og April 212 til 223. Som almindelig blev Markedets Holdning ved Foraarets Indtrædelse svagere, og blev Begjæret især fra Ruslands Side temmelig mindre. Tilførslerne hertil ved Sundets Aabning omkring Midten af Marts Maaned vare ikke store og bestod af ca. 14 000 Tdr. svensk Sild, ca. 9 840 Tdr. norsk Sild, ca. 2 520 Tdr. hollandsk Sild, ca. 1 240 Tdr. skotsk Sild tilsammen ca. 27 600 Tønder.

Norsk Sild. Stor Kjøbmandssild manglede fremdeles, ogsaa KK blev oprømmet; for begge Sorter vare Noteringerne meget faste, hvorimod for mindre Mærker Værdien lavere. Priserne stillede sig for KKK i 22 til 25 Mk., KK 16 til 21 Mk., K 10 til 13 Mk., KM 8½ Mk. Tønde.

Svensk Sild. Under den ovennævnte Skibsfartsslutning hævede Priserne sig for spents og large spents til 1 à 2 Mk. pr. Tønde, nemlig à 9 til 11 Mk. Da de tilbageblevne Tilførsler indtraf i Slutningen af Marts og April, fandt disse liden Efterspørgsel og vege Priserne for spents og large spents til 7 à 8 Mk. pr. Td.; for svensk Fulls viste der sig mindre Efterspørgsel.

Skotsk Sild. De smaa Lagere heraf bleve udsolgte, Crownbranded Matties til 22—24 Mk., enkeltvis ogsaa noget høiere. Crownbranded Spents steg til 19—20 Mk. pr. Tønde.

Hollandsk Sild. For smaa Vall og prima Vallsild, der viste sig som Erstatning for den skotske Vare, betingede nævnte Sorter 18—20 Mk., Ihlen holdt sig à ca. 16 Mk. uden stor Søgning.

Som almindelig var Sildeomsætningen i Mai og Juni liden, først i Juli da de nye Tilførsler begyndte at indtræffe, indtraadte mere Liv i Forretningen, omendskjønt samme forhindredes betydelig ved Toldkrigen med Rusland, hvis senere Følger ikke vare at beregne. Under disse Maaneder tilførtes Markedet ca. 9 690 Tdr. forrige Aars norsk Sild, 320 Tdr. ny norsk Sild, 4 990 Tdr. svensk Sild, 130 Tdr. forrige Aars skotsk Sild, 27 190 Tdr. ny skotsk Sild, og 300 Tdr. ny Vestkystsild, tilsammen 42 620 Tdr.

Norsk Sild. Ligesom i de første Maaneder feilede fremdeles stor Kjøbmandssild, og god Middelssild fandt villig Kjøbere, imellem ogsaa til høiere Priser; af de smaa Mærker blev der dog en Del tilovers.

Priserne stillede sig for KKK i 18—22 Mk., KK 14—18 Mk., K 10—12 Mk., MK 7—8 M. For de første Prøvepartier fin ny stor Kjøbmandssild bevilgedes 30—32 Mk. pr. Tønde.

Svensk Sild. Forraadene heraf bleve godt oprømmede ved de billige Priser, navnlig til Rusland, spents og large spents til 7—8 Mk., fulls og large fulls til 16—17 Mk. pr. Td.

Skotsk Sild. Den nye Fangst heraf begyndte ca. 10 Dage tidligere end det foregaaende Aar og leverede i Begyndelsen et rigt Udbytte, ogsaa i alle Sorter ypperlige Kvaliteter. I Slutningen af Juni indtraf de første nye Tilførsler fra Shetland, disse opnaaede høie Priser, navnlig for Mediums à 24 til 26 Mk., Fulls à 28 til 30 Mk.; senere undergik Priserne en Tilbagegang paa Grund af de gunstige Fangsteforretninger. Shetland Mediums og Matties à 25—24—23—21 Mk., Shetlands fulls à 27—26 Mk. For de første Østkysttilførsler bleve følgende Priser betinget: Matties 17—19 Mk., Mediums 21—23 Mk., Fulls 24—26 Mk., og imod Slutningen af Juli, Matties 16—19 Mk., Mediums 19—22 Mk., Fulls 22—24 Mk. Fangsten af Vestkyst Matjessild var ubetydelig, hvorved der indtraf kun ganske faa Tilførsler hertil. Noteringerne heraf stillede sig overmaade høie, nemlig for Stornoway ca. 60 til 75 Mk., Castlebay ca. 85 til 100 Mk. pr. Td.

Ifølge det særdeles gunstige Fiske saavel i Skotland som Norge, vare Tilførslerne i Høst og Vintermaanederne meget betydelige; imidlertid herskede ogsaa ved de billigere Noteringer stor Efterspørgsel og udviklede der sig saavel til Provindsen som Rusland en meget livlig Forretning, især til sidstnævnte Land efterat den saakaldte Toldkrig blev tilendebragt.

I September, Oktober, November tilførtes Markedet 280 Tdr. gammel norsk Sild, 66 160 Tdr. ny norsk Sild, 2 570 Tdr. gammel svensk Sild, 450 Tdr. ny hollandsk Sild, 11 750 Tdr. skotsk Østkystsild fulls, 37 760 Tdr. skotsk Østkyst matties, Ihlen mixed og tornbellies, 8 870 Tdr. crownfulls, 61 290 Tdr. crownmattfulls, crownihlen og crownbranded, 2 670 Tdr. Vestkystsild, tilsammen 191 800 Tdr.

Norsk Sild. Allerede i August vare Lagerne af gammel Vare oprømet, de senest betalte Priser heraf betingede for KK 13—15 Mk., smaa-faldende KK 8—11 Mk., K og MK 7—5 Mk. Tilførslerne af ny Fedsild flød rigelig siden August Maaned og uagtet Kvaliteterne, især de tidligste

Sendelser, faldt særdeles smukke og Kjøbelysten stor, kunde alligevel ikke Priserne holde sig paa det tidligere høiere Standpunkt. I Begyndelsen bestod Tilførslerne overveiende af stor Kjøbmandssild, hvorimod Reelmiddel og Middelsild var knap; siden September dreiede dette Forhold sig, idet stor Kjøbmands ankom meget sjelden, men smaa Kjøbmands rigelig. Priserne sank i August fra 25 til 22 Mk. for KKK, og KK til 19—18 Mk., mindre gode Sorter til 15—16 Mk.; for K fra 18 til 16—14 Mk., MK 14—13 Mk., K 15—13 Mk., MK 12—14 Mk. pr. Td.

Svensk Sild. De ringe Tilførsler bestode af gammel Vare og fandt god Afsætning til Rusland, for fulls 15—16 Mk., Ihlen 6—8 Mk. pr. Td.

Skotsk Sild. Fangsten ved Østkysten sluttedes i de første Dage af September og udviste et Resultat over Gjennemsnit, nemlig 908 000 crans imod 790 000 crans i 1892. I August og September blev fulls oprømmet til 21—24 Mk., matties 15—18 Mk., mediums og fin mattfulls 19—22½ Mk., tornbellies 10—14 Mk., crownfulls 25—26 Mk., crownmatfulls 23—24 Mk., crownspents 17—17½ Mk., crownmixed 16½—17½ Mk. I Oktober steg crownfulls til 25½—26 Mk., crownmatfulls 24½—25½ Mk., crownspents veg til 16½—16 Mk., crownmixed 17—16 Mk., matties opnaaede 15—19 Mk., mattfulls 22—23 Mk.; tornbellies 10—13 Mk.; ustemplede Ihlen 14 Mk. pr. Td. — I Vintermaanederne tilførtes Markedet ca. 34 000 Tdr. norsk Sild, ca. 45 180 Tdr. svensk Sild, ca. 360 Tdr. hollandsk Sild, ca. 2 370 Tdr. Yarmouthsild, ca. 13 570 Tdr. skotsk Østkystsild, ca. 3 310 Tdr. skotsk Vestkystsild, tilsammen 98 790 Tdr.

Norsk Sild var vedvarende godt efterspurgt til billige Priser, for KKK 16—17 Mk., KK 14—15 Mk., K 13—14 Mk., K 13—14 Mk., MK 12—13 Mk. pr. Td. Beholdningerne af norsk Sild var den 31 December 30 450 Tønder.

Svensk Sild. Tilførslerne af svensk Sild var siden Slutningen af November rigelig, og viste der sig herfor fremdeles under denne Tid god Efterspørgsel fra Rusland, i December mere for large spents og spents; Fulls og large fulls opnaaede i December 15—16 Mk., mediums fulls 14 Mk., large spents 9½—10 Mk., spents 8—9 Mk. I Slutningen af Aaret lagrede her ca. 17 150 Tdr. svensk Sild. Forretningen i Skotsksild var i Slutningsmaanederne temmelig stille; de gjerne seede Sorter, særdeles god matties og crownmatfulls, vare knappe. Lageret af skotsk Sild bestod den 31 December af ca. 42 740 Tdr.

Enderresultatet af det hollandske Fiske i 1893 blev angivet til ca. 510 000 Tdr. imod 537 000 Tdr. i 1892. Noteringerne for Mattjes vare 15—17 Mk., prima Vall 20 Mk. Lageret bestod kun af 400 Tdr. — Alt pr. ufortoldet Tønde.

Af Beretningen fra Vicekonsulatet i Memel fremgaar, at Handelen dersteds i det Hele taget for de fleste Grenes Vedkommende ikke har været tilfredsstillende, og den herskende Toldkrig med Rusland har lagt mange Hindringer i Veien.

Fragterne har holdt sig meget lave og ikke lønnende for derværende Rederier. Pengemarkedet har tildels været let tilgængeligt, og Bankdiscontoen var indtil medio Mai 3 %, derefter indtil medio August 4 % og senere indtil Aarets Slutning 5 % p. a.

I Aarets Løb er der til Memel indkommen 790 Skibe med 222 021 Reg. Tons imod 868 Skibe med 268 309 Reg. Tons i 1892, og udgaaet 802

Skibe med 222 502 Reg. Tons imod 863 Skibe med 264 441 Reg. Tons i 1892, og saaledes har Skibsfarten været betydelig mindre end i Aaret før.

Af Indførselsartikler er at fremhæve:

Stenkul, udelukkende fra Storbritanien med 55 561 600 Ko. imod 54 716 700 Ko. pro 1892.

Sild, hvoraf 5 901 Tdr. fra Sverige, 30 505 Tdr. fra Norge, 4 456 Tdr. fra Skotland, ialt 40 862 Tdr. imod 8 190 Tdr. fra Sverige, 24 670 Tdr. fra Norge, 5 520 Tdr. fra Skotland, ialt 38 380 Tdr. pro 1892.

Salt, næsten udelukkende fra England, med ialt 4 140 800 Ko. imod 3 985 700 Ko. pro 1892.

Udførselen bestod hovedsagelig af:

Trælast, og beløb sig til 376 789 Kubikmeter, mod 455 225 Kubikmeter i Aaret før.

I Kornvarer og især i Rug, har Forretningen været ubetydelig, saa meget mere da i Aarets sidste Halvdel Toldkrigen med Rusland umuliggjorde Tilførselen fra dette Land til Memel. Der udførtes: 570 600 Ko. Rug, mod 1 319 200 Ko. pro 1892. 3 992 900 Ko. Havre, mod 3 180 400 pro 1892. — Indenom Distriktet var Høsten af Fodervarer meget daarlig; Kornhøstens Udbytte var under et Middelsaar, hvorimod Kartoffelhøsten var tilfredsstillende.

Af Hørfrø udskibedes 4 242 500 Ko. imod 4 131 400 Ko. i 1892. Forretningen med Hør var temmelig livlig i Aarets første Maaneder, men senere var Omsætningen af mindre Omfang. Den nye Høst, hvoraf allerede en betydelig Del er tilført, er af middels Beskaffenhed baade med Hensyn til Kvalitet og Kvantitet.

Paa- og Afmønstring. Ved Hovedstationen paamønstrede Aar 1893 5 Nordmænd, 2 Svensker, 4 Tysker; afmønstrede 5 Nordmænd, 3 Svensker, 1 Finlænder. Ved Vicekonsulsstationerne have hverken Paa- eller Afmønstringer fundet Sted.

Sundhedstilstanden inden Distriktet har i det Hele taget været god, og blev samme ogsaa dette Aar forskaanet for en Koleraepidemi.

Carl L. Meyer.

Odessa.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra andre Lande til Hovedstationen	3	4 642	23	35 395	26	40 037	-	-	34 550
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne .	8	10 255	79	105 496	87	115 741	-	-	122 200
Ialt	11	14 897	102	140 881	113	155 778	113	155 778	156 750
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedstationen	9	15 105	-	-	9	15 105	-	-	198 300
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne	15	25 040	-	-	15	25 040	-	-	408 900
„ Sverige fra Hovedstationen	4	5 364	-	-	4	5 364	-	-	59 100
„ Sverige fra Vicekonsulsstationerne	5	7 271	-	-	5	7 271	-	-	136 500
„ andre Lande fra Hovedstationen	11	15 811	2	3 757	13	19 568	-	-	403 600
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne .	60	75 109	7	7 640	67	82 749	-	-	1 361 000
Ialt	104	143 700	9	11 397	113	155 097	113	155 092	2 567 400

Intet svensk Skib ankom.

Erlagte Læsteafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen 1 838.58, ved Vicekonsulaterne 6 494.25.

Alle disse Skibe, undtagen dem, der er afgaaet fra Batum med Petroleumsladninger for det fjerne Orienten, og tre Dampskibe afgaaet samstedshen med Stykgods fra Odessa, har taget Kornladninger for Middehavet, Vesteuropa, Norge og Sverige.

Tilstrømningen af norske Skibe til Distriktets Havne i 1893 kan tilskrives, først den exceptionelt rige Høst i Sydruslands Provindser, der i alle Henseender overgaar de sidste 20 Aars Høst, deri indbefattet den gode Høst i 1888. Det deraf følgende Prisfald paa de russiske Markeder, der har været af hidtil saagodtsom ukjendt Udstrækning, har bevirket at Landets Produkter have kunnet seierrigt udholde Konkurrencen med Amerika og Indien paa Occidentens Markeder. Dernæst har ogsaa den norske Skibsfart været paavirket af det totale Fravær af tyske Skibe, der var udelukket fra Ruslands Havne ved exceptionelle Tonnageafgifter, der endnu vedbliver som Følge af Toldkrigen mellem de to Lande.

De lave Priser paa Kornvarer af alle Slags i Rusland, der delvis skyldtes deres Udelukkelse fra de tyske Markeder, paa Grund af de prohibitive Toldsatser, hvorfor de der var udsat, og derhos den stærke Efterspørgsel efter Rug og Byg i de skandinaviske Lande har foranlediget betydelige Forretninger mellem Rusland og de forenede Riger samt Danmark; mange norske Redere har benyttet sig af de gunstige Omstændigheder og

befragtet sine Skibe til lønnende Fragter for Reiser til det sorte og azowske Hav, eller til at indkjøbe for egen Regning Ladninger i Havnene dersteds.

Det er iøvrigt et anerkjendt Faktum, der ikke er nyt, at de norske Skibe og Skibsførere her er meget anseet, og at takket være de sidstes store Redelighed, og deres store Omhu i at passe paa sine Ladninger, foretrækkes de almindelig for andre Nationers Skibe.

Robt. Wilkins.

Dresden.

Aarsberetning dateret Marts 1894.

Aaret 1893 havde en tung Arv at bære paa fra de foregaaende og frembød væsentlig lidet gladelige Foreteelser for den økonomiske Udvikling. Med faa Undtagelser led Sachsens økonomiske Omsætning i alle Brancher under de ugunstige Forhold.

Bank og Pengevæsen. Finanskriserne i Australien, Nord-Amerika, Portugal og Italien frembragte store Rystelser paa Pengemarkedet, hvilket forøgedes ved den græske Statsbankerot i December. Børserne foruroligedes ogsaa ved Lovforslaget om Børsskat og Forhandlingerne i Børs-Enquéte-Kommissionen. Publikums store Tab i fremmede Papirer har paa aarevis lammet dets Sparekraft og afskrækket fra Deltagelse i Børsforretninger. Kun Besidderne af indenlandske Statslaan, der vistnok maa nøie sig med en temmelig beskeden Rente, er i det Hele bleven fritaget for Kapitaltab. De sachsiske Laan, og i det Hele alle tyske Statspapirer, kunde opretholde sin Stilling og delvis ved Aarets Slutning forhøje dem. $3\frac{1}{2}$ % sachsisk Laan blev uforandret i Kurs, 3 % sachsisk Rente $1\frac{1}{2}$ % billigere. Af Bankerne gav Sachsiske Bank i Dresden en Dividende af 5 %, Allgemeine Deutsche Kreditanstalt 8 %, medens Dresdner Bank paa Grund af et større Tab ved dens Hamburger Filial alene gav en Dividende af $5\frac{1}{2}$ %. Ligeledes gav som Følge af Tab ved en kemisk Industriefabrik Dresdner Bankverein kun 5 %. Dresdner Kreditanstalt fordelte 9 %, Chemnitzer Bankverein 6 %, Leipziger Bank 6 %, Oberlausitzer Bank $6\frac{1}{2}$ %, Sächsische Diskontobank $6\frac{1}{2}$ % og Vereinsbank i Pirna 6 %. Den gennemsnitlige Rentefod for den sachsiske Bank var for Vexeldiskonto 4.067 mod 3.203 % i 1892, medens samtidig Privatkontoen var 3.171 % mod 1.805 % i 1892.

I 1893 oprettedes i Sachsen Bomuldsspinderiet Mittweida med Kapital 600 000 M., Deutsche Müll- und Aschebehälterfabrik, Dresden, 300 000 M., Champagnerfabriken Niederlausitz, 90 000 M. Dresdner Kreditanstalt für Industri und Handel forøgede sin Kapital med 1 Mill. Mark, Dampfschleppschiffahrtsgesellschaft vereinigter Schiffer fra 200 000 M. til 1 Mill., og Deutsche Cognachbrennerei, Siegmars, med 100 000 M. I Likvidation indtraadte Bundtvæveriet i Ebersbach med Kapital 3 Mill. M., der forandredes til et unavngivet Selskab, og die Deutsche Sunda-Gesellschaft med over $\frac{1}{2}$ Mill. indbetalt Kapital.

Sparekasserne i Sachsen viser for 1893 indsatte Beløb M. 135 804 839 og udtagne 126 785 049 mod i 1892 M. 133 872 250 og M. 126 399 405.

Industri. Verdensudstillingen i Chicago bragte ikke Industrien det af Fabrikkerne haabede Opsving og forrige Aars Overproduktion gjorde endnu sine uheldige Virkninger gjældende; dog mangler det ikke her paa Lyspunkter, ved enkeltvis Opsving i nogle Bedrifter. Navnlig haaber man meget paa Istandbringelsen af Traktaten med Rusland og paa Nedsættelsen i den amerikanske Indførselstold, der især vil paavirke den sachsiske Textilindustri.

Spinderierne og Væverierne begyndte Aaret med store Forventninger, der dog skuffedes, især ved den store Prisstigning for Bomuld og Bomuldsmarkedets deraf følgende totale Depression. Først mod Aarets Slutning indtraadte en Bedring. Kniplings- og Broderiindustrien, der navnlig drives i Voigtland, havde intet godt Aar. Udførselen gik tilbage, idet den i de første 11 Maaneder var 5 587 Dobbeltctr. mod i 1892 5 872. Vistnok var der en Forøgelse af over 100 % i Forsendelse af Silke-kniplinger i Forbindelse med Metaltraad, men dette skyldtes kun forøget Behov i Frankrige. Af Udførselen gik til de forenede Stater 20 %, England 15 % og Frankrig 10 %. Mangelen paa Bestillinger fra Amerika virker ubehageligt paa den hele Forretning.

Juteindustrien udviste temmelig gode Resultater paa Grund af Raastoffets Nedgang i Pris. Det i Reusz liggende Geraer Jutespinderi og Væveri gav en Dividende af 14 %. Maskinindustrien var i det Hele uforandret. Nedgangen i Prisen for Rujern og Cokes udlignedes ved Forhøielsen af Indkjøbspriserne for gammelt Jern. Salgspriserne gik ned paa Grund af manglende Bestillinger og stærk Konkurrence. For Værktøjsmaskiner bevirkede Forhøielsen af Tolden i Rusland en forøget Stilstand. I Bygning af Lokomotiver og Jernbanevogne var en betydelig Tilbagegang. Vævestoffabrikkerne drog Fordel af et forventet Opsving i Textilbranchen. Nogle i Nærheden af Hovedstaden liggende Støberier og Smedeværksteder havde Fordel af de med Bygning af Banegaard i Dresden forbundne Konstruktionsbehov. Instrumentfabrikationen gik taalelig godt, da Udlandets Behov tiltog og de forenede Stater, og endog Rusland, gjorde ganske tilfredsstillende Bestillinger. Den tiltagende Bestilling af Børneinstrumenter har især Betydning for Egnen ved Klingenthal og Zwota. For Papirfabrikationen var Vandstandsforholdene under den store Tørke i 1893 meget ugunstige; de medførte naturlig et større Forbrug af Kul og forhøiede Prisen paa Træmasse saa meget, at enkelte Fabriker kun med Tab kunde opfylde sine Leverancekontrakter. For alle Slags Cellulose forøgedes ligeledes Fordringerne. Af Træmasse indførtes betydelige Kvanta fra Sverige og Norge. Paa selve Papirmarkedet kunde Prisforhøielser blot gennemføres for enkelte Sorter. Avistrykpapir var i stærkt Tilbud til ulønnende Priser, hvilket, efter hvad der anføres i enkelte Aktieselskabers Beretninger, ikke mindre skyldes den lammede Exportforretning end den skandinaviske Konkurrence. Produktion af Halmmasse fik rigelig Afsætning uagtet Krisen i Amerika og Toldkrigen med Rusland. Fabrikationen af Albuminpapir, der i Dresden drives af to store Fabriker, led ved Toldkrigen med Rusland, hvorunder man, for ikke at maatte overlade de russiske Kunder til de franske Konkurrenter, maatte bevilge Priser, der ved Forsendelse til Rusland for en stor Del ikke gav noget Udbytte.

Derhos led man Tab ved, at Nordamerika, hidtil den største Konsument af Albuminpapir, har begyndt at benytte et for Lyset modtageligt Papir, der nu bringes i Handelen. Da Lysmodtageligheden virker paa Papirets Varighed, hindredes Fabrikerne fra Export deraf. Fabrikationen af det lysmodtagelige Papir, der almindelig gaar i Handelen under Navn af Celloidinpapir beskæftiger der en Mængde Foretagender; men der eksperimenteres fremdeles paa dette Gebet og man har ingen paalidelige Erfaringer om Varens Anvendelighed og Holdbarhed. Den i Sachsen store Fabrikation af farvet Papir og Karton beretter om gunstige Resultater.

Bryggerierne udviste gunstige Resultater i 1893 paa Grund af den varme Sommer; og forhaandenværende godt Raastof der var at erholde til rimelige Priser. For at antyde Omfanget af Sachsens Bryggeriindustri kan anføres, at et eneste Foretagende, Societätsbryggeriet Waldschlösschen i Dresden, hvis Afsætning især foregaar i Omegnen og ikke udenfor Kongeriget Sachsens Grændser, producerede 202 404 Hektoliter Øl i sidste Driftaar.

Dresdner Presgjær- og Kornspiritusfabrik producerede i 1893 ca. 430 000 Kg. Presgjær og ca. 100 000 Liter 80 % Kornspiritus. Spiritusprisernes Nedgang formindskede Udbyttet.

Farverierne havde paa Grund af Textilindustriens tilbageholdende Stilling ringe Bestillinger i 1893; heri synes først i den sidste Tid at være en Vending til det Bedre, især for det i Chemnitz og Omegn drevne Diamantsortfarveri. Noget bedre beskæftiget var Farverierne i tyrkisk Rødt og Buntstoffer, hvilke sidste skal have haft ret betydelige Bestillinger fra Norge og Sverige.

Handskefabrikationen, saavel i Læder som Silke, led under Toldforholdene i Rusland og Amerika, men de stærkt ophobede Lagere synes dog i den sidste Tid at være aftaget ved formindsket Produktion.

De sachsiske Jernbaner afsluttede Aaret 1893 meget gunstigt med en Indtægt af ca. 93 Mill. Mark eller ca. 4.7 Mill. Mark mere end i 1892.

Isforholdene var i det Hele lidet gunstige for Elbskibsfarten i 1893, ligesom denne senere hindredes ved abnormt lav Vandstand. I de Kvantiteter, der tilførtes Elbfarten, viser Aaret en Nedgang. En Forbedring af Farvandet er nødvendigt for at undgaa videre Nedgang. Fragterne var delvis meget høje, ved Aarets Begyndelse og Slutning normale.

Sachsens Sporveie, der delvis drives ved Elektricitet, havde en stigende Frekvens. Tramways Company of Germany i Dresden befordrede 19 941 763 Personer mod 18 431 361 i 1892, og Deutsche Strassenbanen 8 150 626 Personer mod 5 930 131 i 1893. Ogsaa Chemnitzer Strassenbahn har givet gode Resultater.

Af ankomne Fremmede anmeldtes i Dresden i 1893 269 353 eller 10 997 mere end i 1892. Efter min Erfaring er derhos Turisttrafikken fra Sachsen til Norges og Sveriges naturskønne Egne stedse i Stigende.

Rosencrantz.

Hannover.

Aarsberetning dateret 15 Marts 1894.

Den langvarige Handelskrise vedvarede ogsaa i 1893 og alle Tegn paa Bedring har vist sig skuffende. Det nu i flere Aar stedfundne Tilbageslag skyldes Overskridelser af den industrielle Virksomhed, Effektmarkederne og den internationale Kreditgivning. Jernbanernes Overtagelse af Staten og Konversionen af flere Milliarder Jernbane-Prioritets-Obligationer gav det første og stærkeste Stød til den Ophidselse, der navnlig fandt Sted i 1889 og 1890. Hermed fulgte et mægtigt Opsving i Jernindustrien, delvis bevirket ved, at denne fik usædvanlig store Bestillinger til Forsvarspøiemed. Senere opstod den af politiske Grunde stedfundne Kamp mod de russiske Værdier, der uden forstaaelige reelle Grunde pludselig blev solgt og for en stor Del ombyttet mod Værdier af meget ringere Kvalitet. Derved fuldførtes Markedets Oversvømmelse af exotiske Værdipapirer, hvorfra man før ængstelig havde holdt sig væk, og samtidig udviklede sig under Beskyttelsestoldens og Kartellernes Herredømme en overdreven Udvidelse af den industrielle Virksomhed, der paa alle dens Gebeter førte til Nyanlæg eller Forvandling til Aktieselskaber og samtidig Kapitalforøgelse. Men nu faldt hele den stolte Bygning sammen. Publikum led saa uhyre Tab, at det tyske Folks Sparekraft i de sidste Aar er gaaet langt mindre fremad end før, især da disse Tab for en stor Del ikke er af en forbigaaende Natur, men maa ansees som varige. Hundreder af Millioner af den tyske Nationalformue er paa denne Maade for bestandig gaaet over Havet. Det viste sig nu, at den altfor store Iver ved den internationale Kreditgivning ogsaa havde skadet de laanende Stater selv. Ved den lette Erholdelse af Penge blev Staterne forledet til Udgifter, der ellers sandsynlig var udeblevet eller ialfald indskrænket. Heraf fulgte en Demoralisation, hvis Følger traadte skarpt frem, da Staterne mistede sin Kredit og henvistes til egne Hjælpemidler. Naar ikke disse kunde forøges kom man, da man havde glemt at sætte Udgift i Forhold til Indtægt, fra den ene Forlegenhed i den anden. Heri ligger egentlig Grunden til Guldagioen, der i de sidste Aar for en hel Række af Stater har naaet en mere eller mindre ængstelig Høide. Først kom Argentina, hvis Valutas Værdi sank saa stærkt, at derved hele Finantssænenets Bevis er forskjøvet. Brasilien, Portugal, Spanien, Grækenland og Serbien, samt tilsidst Italien og Østerrige-Ungarn fremviser alle en mere eller mindre mærkbar Nedgang i sin Valuta, hvorved deres økonomiske Forhold følsomt berøres. Da den Gjæld, som disse Stater havde kontraheret i Udlandet, for det meste lød paa Guld, udkrævede dens Forrentning paa Grund af Myntforringelsen langt større Udlæg end før, medens de forværrede Kreditforhold afskar Anledningen til at betale Renterne af de gamle Laan med nye Laan. Overspekulationen og Krisefænomenerne viste sig ikke blot i Tydskland, men ogsaa, tildels endnu stærkere, i England, Frankrige, Italien, Spanien, Amerika og Australien.

Mangelen paa Tillid viste sig stærkt paa Pengemarkedet. Rente-fodens Op- og Nedgang paa Pengemarkedet er et tydeligt Mærke paa den menneskelige Virksomheds Bevægelser, og traadte i 1893 skarpere frem end ellers. Myntspørgsmaalet traadte stærkt i Forgrunden og satte alle i Verdenshandelen deltagende Lande i Spænding og Uro. Dette Problem, der var traadt frem ved den indiske Regjerings Akt af 26 Juni, der ophævede fri Prægning af Rupeer og derved nødvendig bevirkede Sølvrprisernes Nedgang, foraarsagede en Række Forlegenheder, forøgede Krisen, foranledigede stærke Guldbevægelser og Forandringer i Rentefoden, standsede indledede store

Finantsoperationer, som Østerrige-Ungarns Valutaregulering, og stoppede andre internationale Kredit-Finantsforretninger paa Grund af den i hele Europas Finantsverden fremkaldte Mistro. I den amerikanske Union var Virkningen en almindelig Krise, der udbrød omtrent samtidig med Aabningen af Verdensudstillingen, og blev flerdoblet ved den der herskende Letsindighed i Ledelsen af økonomiske og tillige ganske uproduktive Foretagender; den fandt sin hovedsageligste Drivkraft i Pengelovgivningningen og Toldpolitiken, der i 1890 paabegyndtes paa den mest frivole Maade for at omskabe Verdenshandelen og Myntforholdene til Fordel for enkelte Klasseinteresser i Republiken. Krisen var der en nødvendig Korrex af begaaede Feil mod de almindelige økonomiske Regler og Finantslove. Da den nye Præsident angreb Korruptionsbygningen og ophævede Shermanbillen brød allerede Krisen heftigt frem i alle Stater. Det demokratiske Parti haaber at standse Hjem søgelsen ved den i December forelagte Toldreform, der er en Formildelse af Mc. Kinley Billen.

Den 1 August udbrød Toldkrigen mellem Tydskland og Rusland. I den tydske Rigsdag kjæmpede Interesserne, idet man søgte at vælte de nye Skatter over paa hverandre. Hadet til „Kapitalismen“ fandt derved Anledning til at vende sig mod Børsen, der efter Agitatorernes Paastand skulde have hævet Kapitalassociationens Magt til Skade for Kulturen. Man glimte at det alene var denne, der ved Børsernes Hjælp i de sidste 20 Aar, foruden Understøttelse af andre kulturbefordrende Skabelser og Størværker af den menneskelige Aand, havde kunnet muliggjøre Bygning af Jernbaner i en Længde af 635 000 Kilometer og med en Udgift af 135 Milliarder Mark, og at Børsen er den første drivende Kraft for et Lands Udvikling. Den nye Rigsdag antog vel Militærloven, men dens Sammensætning viser, at den økonomiske Ordens, Foretagelsesaandens og Kapitalens Dødsfiende med forstærkede Kræfter er rykket ind i Parlamentet og man derfor har Grund til at frygte, at der fra denne Side endnu vil blive rettet mangt et haardt Slag mod Erhvervslivet.

Børslivet led meget under den økonomiske Nedgang, samt Trykket af Udsigten til en Fordobling af Børsskatten, der senere blev til Vished. Navnlig paa det industrielle Gebet begrændsede Børsens Virksomhed sig til at tilfredsstille endel Selskabers mest trængende Pengebehov, medens kun faa nye Foretagender grundlagdes. Privatkapitalen holdt sig næsten ganske tilbage fra Børsen og satte sine Bespærelser i et begrændset Antal første Klasses Værdier, Hypotheker eller Diskonter.

Der hidsættes følgende Oversigt over endel Statslaans Rentabilitet i Aarene 1889 til 1893 beregnet efter de forskjellige Kurser.

Rentabilitet:					
	Decbr. 1889	1890	1891	1892	1893
3½ % preussiske Consols	3.40	3.85	3.57	3.50	3.50
3 % svensk Laan	3.36	3.48	3.66	3.49	3.43
3 % norsk Laan	3.37	3.47	3.62	3.45	4.49
4 % østerrigsk Guldrente	4.35	4.26	4.31	4.13	4.20
4 % ungarsk Guldrente	4.69	4.46	4.52	4.25	4.28
5 % italiensk Laan	4.65	4.74	4.85	4.71	5.41
4 % russisk Laan	4.42	4.17	4.46	4.23	4.07
3 % portugisisk Laan	4.64	5.37	9.27	4.64	5.37
4 % spansk Laan	5.53	5.38	6.03	6.22	6.51
4 % egyptisk Laan	4.35	4.19	4.24	4.11	3.95
4 % United States	2.18	2.40	2.60	2.57	2.83

Navnlig paavirkedes Børsen paa det Føleligste af den hurtigt vigende Bevægelse i de italienske Værdier, hvoraf meget store Summer er anbragt i Tydskland. At Børserne kun er lidet tillidsfulde i sin Dom over Forholdenes fremtidige Udseende skyldes især den trykkende Virkning, som de fortsatte Agitationer i agrariske, bimetalliske og antikapitalistiske Kredse har frembragt, samt de forøgede Byrder ved det kommende Skattepaalæg og Resultaterne af Børsenqueten. Børsens Virksomhed hemmes ved Trykket af den herskende Tvivl om, hvorvidt Effektmarkedet i Fremtiden kan udføre sine Funktioner paa samme Maade som før.

Jernbanedriften gav gunstige Resultater.

Paa Pengemarkedet sporedes stærkt Mangel paa Tillid. Rigsbankens Gjennemsnits-Diskonto var i Procenter: 1893, 4.06, 1892, 3.17, 1891, 3.78, 1890, 3.61, 1889, 3.09, 1888, 3.40, 1887, 3.25, 1886, 4.12, 1885, 4, 1884, 4.05. Diskontoen i 1893 oversteg saaledes næsten alle tidligere Aar, og Banken maatte fortsætte med Diskontoforhøielser for at styrke sin Guldreserve. Metalforraadet var 30 September 738.6 Mill. Mark, næsten 130 Mill. lavere end 7 Januar, og dens Diskontopolitik bragte det atter op i 839.5 Mill. Mark den 15 December, hvoraf ca. 650 Mill. i Guld.

Rigsbanken forandrede sin Diskontosats i Løbet af 1893 3 Gange, Englands Bank derimod 12 Gange; disse talrige Forandringer beviser de stedfundne Foruroligelser af det engelske Marked. Frankriges Bank lod hele Aaret sin Sats usforandret staa paa $2\frac{1}{2}$ %, og det er jo ogsaa ganske andre Forhold, der har at lede denne Banks Diskontopolitik. Den kan beskytte sin Guldreserve ved Præmier, hvis Høide den selv kan bestemme, og behøver ikke uden Videre at afgive Guld, hvorfor dens Guldværdi er underkastet mindre Bevægelser.

Tydscklands udenrigske Handel viser følgende Varer og Produkter vedkommende Ind- og Udførsel i den frie Omsætning

Indførsel (i Tusinder Tons):

1893, 29 821, 1892, 29 510, 1891, 29 012, 1890, 28 143, 1889, 26 612, 1888, 21 867, 1885, 17 867.

Udførsel (i Tusinder Tons):

1893, 21 363, 1892, 19 892, 1891, 20 139, 1890, 19 365, 1889, 18 292, 1888, 20 740, 1885, 16 401.

Herved bemærkes, at i Oktober 1888 iværksattes Tilslutningen til det tydske Toldgebet af de tidligere udelukkede Toldgebeter Hamburg, Bremen, og nogle preussiske og oldenburgske Gebeter, der hidtil gjaldt som Udland.

Indførselen viser i det Hele en Stigning af Raastoffe, Bomuld (12 000 Tons) Jordarter, Ertser, ædle Metaller (20 800 T.), Uld og Uldvarer.

Af Korn og andre Landbrugsartikler indførtes i Tusinder Ton: 1893 4 100, 1892 4 398, 1891 4 249, 1890 4 035.

Indførsel af Hvede aftog mod 1892 med 46 %, fra Rusland med 92 %. Af Rug var Nedgangen 58 %, fra Rusland 18 %. Derhos maa bemærkes, at Udførselsforbudet for Rug i Rusland bestod i 1892. Ruslands Tab ved Toldkrigen ligger aabent i Dagen.

Efter Værdierne var i Millioner Mark

	1893	1892	1891	1890	1889	1888	1885
Indførselen	4 001	4 019	4 151	4 162	4 015	3 291	2 944
Udførselen	3 125	2 954	2 176	3 328	3 167	3 206	2 860
Overskud af Indførsel .	877	1 064	975	834	848	85	84

De endelige Opgaver tør dog heri udvise nogen Forandring for 1893. Væsentlig Tilvæxt viser Udførsel af Jern (29 Mill. Mark mere), Stenkul (11 Mill.), Uld og Uldvarer (16 Mill.), Droguier (15 Mill.). Ringere Tilvæxt viser Læder og Lædervarer (7 Mill.), Glas og Glasvarer (6 Mill.).

Af ædle Metaller var Indførselen (i 1 000 M.), 1893 183 564, 1892 208 453, og Udførselen 1893 158 821, 1892 195 994.

Tydsklunds gunstigere Høst formindskede Indførselen af Korn med 67 Mill. Mark; dette Minus og det i Kvægimporten (42 Mill. M.), udgjør Hovedandelen af Indførselens hele Underskud i 1893 mod 1892. Merudførselen mod 1892 er ca. 170 Mill. M. Man kunde antage, at dette Plus maaske næsten vil forsvinde, naar i Stedet for Værdierne for 1892, der er anvendt ved Beregningen for 1893, de virkelige Værdier indsættes. Uanseenet dette maa dog Resultaterne for 1893 i Betragtning af det paa den hele europæiske Handel hvilende Tryk, og ligeoverfor Nedgangen i Englands og Frankriges Udførsel betegnes som gunstigt. Dette er Resultatet af de store Anstregelser fra de tyske Industridrivendes Side for at bevare sin Stilling paa Verdensmarkedet.

Myntspørgsmaalet optager nu den almindelige Opmærksomhed i saa høi Grad, at følgende Oversigt turde være af særskilt Interesse.

I hele Verden produceredes:

	Guld Kilogram	Værdi 1 000 Mk.	Sølv Kilogram	Værdi 1 000 Mk.
1892	196 814	549 111	4 880 000	646 500
1891	188 531	536 000	4 465 822	604 600
1890	188 906	534 500	4 010 000	573 500
1889	182 000	515 000	4 083 000	514 500
1888	160 000	447 000	3 630 000	461 900
1887	149 048	421 000	3 360 000	443 600
1886	149 355	422 000	3 240 000	434 200
1885	156 103	441 000	3 010 000	433 400
1884	153 017	432 000	2 975 000	443 600

I tidligere Aargange produceredes i Gjennemsnit aarlig:

	1841—50	1851—60	1861—70	1871—80
Guld Kilogram	54 759	200 569	190 041	173 199
Sølv Kilogram	780 415	895 552	1 220 117	2 209 842

Udnyttelsen af de afrikanske Guldgruber lover et stedse voxende Udbytte. For 1893 beregnes Verdens Guldproduktion til 580 Mill. Mark. Frygten for Ophør af Guldproduktionen bekræfter sig ikke; inden 10 Aar er dens samlede Værdi steget med 35 %. Sølvproduktionen er samtidig tiltaget stærkere, skjønt Sølvprisen gik stærkt ned, idet nemlig Produktionsudgifterne udgjør 16—20 Pence, i enkelte Tilfælde lidt mere, og saaledes under den nuværende Pris endnu giver et betydeligt Overskud. Sølvværdiens stærke Nedgang fremgaar af efterstaaende Tal. Sølvprisen pr. Unze og i Pence var i aarligt Gjennemsnit:

1878 $52\frac{3}{16}$	1881 $51\frac{11}{16}$	1884 $50\frac{5}{8}$	1887 $44\frac{5}{8}$	1890 $47\frac{11}{16}$
1879 $51\frac{1}{4}$	1882 $51\frac{5}{8}$	1885 $48\frac{5}{8}$	1888 $42\frac{7}{8}$	1891 $45\frac{1}{8}$
1880 $52\frac{1}{4}$	1883 $50\frac{11}{16}$	1886 $45\frac{3}{8}$	1889 $42\frac{11}{16}$	1892 $39\frac{7}{8}$
				1893 32 (i Debr.)

Kulindustrien kan i det Hele ikke klage i Forhold til 1892. En ikke ringe Prisstigning fandt Sted i Aaret, der ikke begrundedes ved en

Indskrænkning i Produktionen, hvilken ofte strakte sig saa langt som muligt. Streiker, der i Aaret fandt Sted ved Saar, samt Westphalen og Nedrerhin, begunstigede Kulmarkedet ved at bevirke Forraadenes Indskrænkning. Hertil kom Forhandlingerne om Oprettelsen af det Rhinsk-Westphalske Kulsyndikat, hvilken store Forenings Dannelse først mødte betydelige Vanskeligheder. Det er hovedsagelig at tilskrive Kulsalgsforeningerne, at derved Overgangen til den strammere Indretning, de sammensluttende Forbund, er bleven lettet. Den forstærkede Elterspørgsel og Kulforbrugernes og Sælgernes Bestræbelser for at slutte langsigtige Leverancekontrakter falder i en Tid, da Syndikaternes Istandbringelse var tvivlsom. Heraf kan det forklares, at Foreningerne greb Leiligheden til at udskyde den største Del af Produktionen paa længere Tid. For Syndikatet havde dette den Fordel, at det efter sin Dannelse ganske kunde henvende sig paa Indretningsarbeider og undgaa enhver Overhobning. Ubehageligt var dette for Foreninger, der i Tillid til Syndikaternes Istandbringelse og høiere Priser ikke havde benyttet Leiligheden til Salg, idet det senere viste sig, at Behovet for Vaaren og Sommeren var fuldt dækket. Den første større Forretning, som Syndikatet afsluttede, var en Levering af Lokomotivkul til de preussiske Statsbaner, hvorved ogsaa Priserne for de øvrige Afslutninger blev slaaet fast. Uagtet den da herskende Stillehed i Forretninger opnaaede Syndikatet næsten ganske sine Fordringer. Konkurrence fra England gjorde sig delvis gjældende, navnlig ved Leverancer fra hollandske Gasanstalter. Streiken i England bevirkede forstærkede Bestillinger hos Syndikatet, navnlig i Høstmaanederne, efterat der ogsaa var opstaaet Streik i Frankrige og Belgien. I Hamburg samt Holland og Belgien, altsaa overalt, hvor vi konkurrerer med England, bruges hovedsagelig grove Kul, hvilket forklarer, at disse ikke kunde skaffes i tilstrækkelige Mængder, medens de vaskede Nøddekul var mere forsømt. I Kokeskul og Kokes var stor Afsætning. Ved den Arbejderbevægelse i Skotland, der fulgte efter Streiken i England, er det britiske Kulmarkeds Stilling nu som før bleven fast og Priserne høje. Da Streikens Følger længe vil føles, antages noget Tryk paa Priserne derfra ikke at ville finde Sted; forøvrigt har de derværende Arbeidere med Held modsat sig Lønsnedsættelse, og dette Spørgsmaal vil ikke uden trængende Nødvendighed paany blive bragt paa Bane.

For Jernindustrien sluttede Aaret meget uheldigt med trykkede Priser. Man har næsten naaet samme Punkt som i 1878 og 1879 før Beskyttelsestoldens Indførelse, og naar de nuværende Kulpriser tages i Betragtning, er Stillingen endnu ugunstigere end dengang, da Lønningerne var 10—15 % lavere, medens gode Kul stod i 40—50 M. pr. 10 Ton, mod nu 85—90 M. Dog kan det antages, at det laveste Punkt nu er naaet. De lave Priser har ogsaa vakt Kjøbelysten, da man almindelig tror, at Nedgangen har naaet sin Grændse. Paa Valsejernmarkedet var Opløsningen af Valseværkforbundet en Begivenhed af Betydning; at der ikke derefter strax opstod en stærk Prisnedsættelse, skyldes Markedets høist trykkede Tilstand, men Priserne er dog allerede sunket ca. 10 M. pr. Ton. Der er dog Tegn til at Værkerne om nogen Tid vil kunne begynde at arbejde til de gamle Priser.

Waggonfabrikerne har Bestillinger, men til meget ugunstige Priser. Rørvalseværkerne er i Almindelighed tilfredsstillende beskæftiget, derimod ikke Staalværkerne, idet et helt Anlæt Siemens-Martin Ovne har maattet standse. Ligesaa ugunstigt var Jernstøberierne, Maskinfabrikerne, Traad-

og Stiftfabrikerne, samt Fabrikerne for Jernbanemateriel stillet. Samtlige tyske Jern- og Staalfabrikers Produktion var i 1892 4 953 148 Ton mod 4 793 003 T. i 1891. Deraf falder 1 564 285 T. paa Pudeljern og Speiljern, 351 240 T. paa Bessemer-Rujern, 2 271 293 T. paa Thomas-Rujern og 766 330 Ton paa Støberirujern.

For Zinkmarkedet var det forløbne Aar ret ugunstigt og Priserne trykkede. Bly og Kobber var underkastet forskellige Bevægelser; Tin i nogen Tid meget fast for prompte Varer, men gik med Aarets Slutning meget ned.

For Kornforretningen var Aaret ikke gunstigt paa Grund af det stedfindende Tilbageslag fra det foregaaende Aar. De store Forraad i de forenede Stater og Pengekrisen dersteds tvang de derværende Eiere til at sælge for enhver Pris og de andre exporterende Lande maatte følge denne Bevægelse. Tilførslerne blev derfor overmaade store; ogsaa for Tiden er de kjendte Forraad særdeles betydelige.

Vore Toldforhold var i Aaret meget usikre. Paa Grund af Underhandlingerne om Handelstraktater med Rumænien, Serbien og Spanien kunde man alene slutte Kontrakter med disse Lande paa kort Tid, hvilket meget skadede Handelen. Værst virkede Usikkerheden om Handelstraktaten med Rusland, med hvilket Land ingen definitive Forretninger kunde slutes. Handelen i Hvede og Rug blev saaledes begrændset til et yderligt Minimum. For Byg var derimod Tolden ved Indførsel til Tydskland kun 2 M. 50 pr. Ton høiere end ligeoverfor andre Lande og man ventede saaledes under den herskende Tørke en betydelig Indførsel deraf fra Rusland, da pludselig, netop som Skibningerne var begyndt, Efterretningen indløb om Kamptolden, ca. 50 % Tillæg paa Korn, hvorved de Handlende, der ved Salg til Konsumen havde lagt til Grund den bestaaende Told af M. 22.50 pr. Ton, vilde faa at betale M. 33.50, altsaa et Tab af M. 11 pr. Ton. Ligeoverfor de russiske Sælgere kunde man ikke frigjøre sig for Kontrakterne, og der opstod saaledes et stærkt Tryk og en almindelig Misstemning, der gav sig Luft i alle Slags Forestillinger til Regjeringen. Hannovers Handelskammer var et af de første, der indgav en Petition til Handelsministeren om, at de før 25 Juli bona fide sluttede Forretninger skulde befries for Tillægstolden 50 %. Først ved Aarets Slutning blev der Sikkerhed for, at disse almindelige Bestræbelser skulde lykkes. I Provindsen Hannover udgjorde Resultatet af Høsten, naar en Middelhøst betegnes med 100: Hvede 105, Rug 125, Byg 90, Havre 75, Bønner 50, Erter 85 %.

Antallet af indregistrerede Meierier i Tydskland var sidst i 1893 1 073, deraf i Provindsen Hannover 177 eller forholdsvis det største Antal.

For Sukkerindustrien var Aaret noget bedre end 1892, idet Priserne var noget høiere, nemlig paa Magdeburgs Marked for 88 % 14.35 M. Gjennemsnitsudbyttet pr. Hektar var 1892—93 279 Dctr. eller 69.8 pr. Dctr. pr. Morgen. Antallet af arbejdende Fabriker gik ned fra 403 til 401. Den hele Produktion var 98 119 397 Dctr. eller ca. 3 Mill. Dctr. mere end i 1892. Paa Grund af Veirforholdene gav Roerne ved Forarbejdelsen noget mindre Udbytte end i 1892. Udførselen udgjorde i Raasukkerværdi i 1892—93 7 092 312 Dctr.

Af Nyheder i den tekniske Bedrift kan nævnes den i enkelte Fabriker fortrinsvis anvendte elektriske Saffrensning, hvorved Raasaften i et særskilt Fad underkastes Elektrolyse ved Zink-Elektroder, hvorefter der udskiller sig et flokket, slimet Nederlag, og derpaa Saften mættes paa den tidligere

Maade. Flere Steder anvendes Fordampningsapparater med Rislingsindretninger i Hensigt at bringe Hedefladerne i Berørelse med et muligt tyndt Safflag og derved hidføre hurtigere Fordampning og Besparelse af Brændmateriel. I to Fabriker har man forsøgt at bringe Melassen hurtigere end før til at krystallisere ved Tilførsel af atmosfærisk Luft ved Luftpumper. Ved de i nogle Fabriker indførte Sukkerelevatorer befordres det indvundne Sukker direkte foran Centrifugerummet paa Rystegulvet. Bearbejdelsen af Melassen i Roesukker-Fabrikerne selv er i Aftagende, da det skal være fordelagtigere at afgive den til de hertil særskilt bestemte Anstalter. Blandt Affald fra Sukkerfabrikationen er de opskaarne Roer, der afgiver et godt og nærende Kvægfoder. Andet Affald giver derhos et godt Gjødningsstof, især for Roemarkerne. Det tyske Rige producerede i 1892—93 1 225 331 Ton Roesukker, beregnet efter middels Godhed, Frankrige 588 838 T., Østerrige-Ungarn 802 577 T., Rusland 455 000 T., Belgien 180 000 T., og Holland 68 070 Ton. Indbefattet Danmark, Sverige, Italien, Rumænien, Spanien og Rørsukkerproduktionen i Madeira og Spanien var hele Europas Sukkerproduktion 1892—93 3 416 816 T.

For Trælasthandelen var Aaret ikke gunstigt paa Grund af ringe Bygningsbehov og de usikre Toldforhold. Fra 1 August hindrede Kamp-tolden med Rusland Indførsel derfra, saa at næsten alt tilbudt Material toges fra Sverige til stigende Priser. Prisstigningen, ca. 10 % i Gjennemsnit, holder sig fremdeles. I Byerne har i Almindelighed en Overproduktion af Huse fundet Sted og mange Leiligheder staar tomme, saa at solide Entreprenører mere og mere trækker sig tilbage fra Forretningen. I Ostfriesland skal Priserne for Skibstømmer være meget høje.

Textilindustrien led af de daarlige Tider. De engelske Spindearbeideres Streik i 1892 øvede nærmest en god Virkning paa Udsigterne for den tyske Garnforretning, hvilke dog formørkedes, da der ikke viste sig Udsigt til at Streiken vilde ende, samt da en ringe Høst ventedes i Amerika. Uagtet Streikens Slutning gik Priserne ned i Liverpool, hvilken Nedgang forværredes ved Krisen i Amerika og Sølvets Fald. I Bomulds-Silkeindustrien var Forholdene betydelig gunstigere. Gummifabrikationen var rigelig beskæftiget. Uldvaskeriet og Kjæmmeriet hersteds gav en Dividende af 10 %. De Hannoverske Papirfabriker Alfeld-Gronau havde et noget bedre Aar end det foregaaende. Halm var dyr og vanskelig at erholde. Exporten laa ganske nede. Det tyske Spielglas Aktieselskab i Freden i Hannover klager over slette Forretninger. En forsøgt international Overenskomst strandede paa Uenighed mellem de belgiske og engelske Fabrikanten. Det Hannoverske Maschinenbau Actien Gesellschaft, før Georg Egestorff, gav et godt Resultat. Exporten til Udlandet bliver stedse vanskeligere. For Ølbryggerierne var Aaret i det Hele gunstigt da Materialpriserne var normale og Afsætningen tilfredsstillende. Af de herværende Bryggerier solgte Städtische Brauerei 179 779 Hektoliter, Lindener Actien Brauerei 108 757 Hl. (Dividende 24 %), Hannoversche Actien Brauerei 52 889 Hl. (Dividende 6 %), Kaiser Brauerei 38 090 Hl. (Dividende 7 %), og Herrenhausener Brauerei 32 163 Hl. (7 %).

Den kemiske Industri gav i det Hele gode Resultater, skjønt Priserne delvis var lave; navnlig gik Konsumenten af Soda ned, ligesom Afsætningen af Chlorkalk aftog ved Koleraens Ophør og tillige erstattedes ved andre Substituter. Cementfabrikationen klager over fortsat Prisned-

gang. I Sengefjærindustrien var Forretningen slæbende og Behovet mindre; Exporten til Nordamerika ophørte næsten ganske. Afsætningen kunde alene holdes paa samme Høide ved at man søgte nye Afsætningssteder. De høie Priser for Raavaren i Rusland og Sibirien havde en ugunstig Virkning paa Salget. I China gik Priserne paa Grund af Sølvets Fald hurtigt nedad.

Alle Industrigrene venter med Rette et væsentligt Opsving ved den tydsk-russiske Handelstraktat, der for hele Tydsklands Erhvervsliv vil have de heldigste Følger.

Bernhard Caspar.

Berlin.

Aarsberetning dateret 17 Marts 1894.

Den i Begyndelsen af 1893 antydede Opklaring inden Forretningsverdenen kom desværre ikke til Virkelighed, da det tidligere bestaaende Tryk for Tydsklands Vedkommende ikke alene er vedblevet, men endog tildels forøget. Handelen havde at kjæmpe med den internationale Konkurrence, den Usikkerhed i Toldforholdene som Underhandlingerne om Handelstraktater med flere Magter medførte, samt Mistroen i Penge- og Kreditforholdene. Paa Industriens Omraade var der en Bedring inden visse Grene, som Textil- og den kemisk-tekniske Branche. Tydskland udførte i 1893: Bomuld og Bomuldsvarer Kg. 75 567 000, Værdi M. 197 695 000, Lin og andre Spindestoffe 60 Mill. Kg., 28 Mill. M., Droguer, Apothekervarer og Farver 582 Mill. Kg., 277 Mill. M., Jern og Staal 1 213 Mill. Kg., 263 Mill. M., Stenkul, Kokes, Brunkul etc. 11 788 Mill. Kg., 142 Mill. M.

I Kvantiteterne viser sig i det Hele en Stigning mod 1892, men betragter man Priserne, er Resultaterne ingenlunde gunstige. Flere af Tydsklands fornemste Fabriker maatte ogsaa nedsætte Arbejdslønnen, der i Gjennemsnit udgjorde:

	1893	1892
ved Bochumer Guss-Stahl Verein	M. 1 049.40	1 111.60
- Dortmunder Union	- 1 019.80	1 077.30
- Vereinigt Königs u. Laurahütte	- 848.00	867.00

Hele Tydsklands Export var i 1893 21 362 787 100 Kg. af Værdi 3 283 456 000 M. mod i 1892 19 891 614 600 Kg., M. 3 150 104 000, og Importen 1893 Kg. 29 820 875 700 af Værdi M. 4 184 900 000 mod 1892 Kg. 29 509 912 300 af Værdi M. 4 227 004 000.

Af Norges vigtigere Produkter indførtes efter den officielle Statistik følgende til Tydskland i 1893 (i 100 Kg.):

Trælast: Bygningstømmer, ubearbejdet 35 386, saget Tømmer 316 513, grove Snedkerivarer 3 096.

Fisk: Fersk 10 878, Tørfisk 4 950, indlagt i Trækar 1 862, Sild 328 474, Hummer 1 216.

Tran 97 303.

Sten: Ubearbejdet Granit 278 535, bearbejdet do. 22 542.

Kalk, naturlig fosforsur, 5 210.

Malme: Guld-Sølv- og Platina 2 197, Kobolt og Nikkel 270, myntet Guld 0.22, Kobber 1 208, Messing 3 444.

Fiskeguano 68 187.

Huder: Kalkede og tørrede Kalvehuder 1 314, Huder til Pelsværk 110.

Papirmasse, mekanisk 74 144, kemisk 16 285.

Tydslands Udførsel til Norge var i 1893 (i 100 Kg.).

Bomuld: Tøier, ogsaa bleget med Appretur 459, do. farvet eller trykket 846, Possementmagervarer 245, Kniplinger 76.

Droguer etc.: Anilin 386, Zinkhvidt 3 411, andre kemiske Fabrikater 1 062.

Jern og Jernvarer: Vinkeljern 21 043, Jerntraad, ogsaa faconneret 12 090, Jerntraadslinier 2 036, Vogne 3 165, Kanoner 164, grove Jernvarer, slebne og uslebne 7 988, fine Jernvarer af Støbe- eller Smedejern 1 758.

Jordarter, Malme, Metaller: Cement 78 856, Sølv 16.70.

Lin og andre Vævestoffe undtagen Bomuld: Hamp 18 446.

Korn etc.: Linfrø 15 747.

Sengefjær (renset) 524.

Huder: Oxehuder, saltede 952, Huder af Pelsdyr 112.

Træ og Træarbejder: Grove Snedkerarbejder 1 389.

Humle 1 069.

Instrumenter og Maskiner: Pianoer 1 047, Musikinstrumenter, andre 467, astronomiske do. 162, Maskiner undtagen Lokomotiver, væsentlig af Støbejern 10 317, Symaskiner 1 438.

Kautschuk, Guttapercha etc.: Grove Varer af myg Guttapercha 328.

Klæder, færdige og Linned: Hvidevarer 68, Underbenklæder 1 468, Bomulds do. 586, Filthatte 31.

Kobber og Kobbervarer: Kobber i Stænger og Plader 4 978, Telegrafkabler 693, grove Kobberslagerarbejder 706, finere Kobbervarer 798, Aluminiumsvarer 202.

Korte-Varer, Nips: Af ædelt Metal 747, af Rav, Elfenben etc. 96, Parasoller, Paraplyer 154, spundne Varer i Forbindelse med andet Stof 183.

Læder og Lædervarer: Handskeskind, Marokin 190, grove Lædervarer 547, fine do. 532, Varer af fin Voxdug 291.

Lin og Lintøier: Rebslagervarer 903, Lintøier, farvet 222.

Bøger og Kunstsager: Bøger, Karter, Musikalier 580, Farvetryk, Kobberstik 201.

Specerier og Konditorvarer: Mel 380 509, Cigarer 379, Raasukker 14 386, Kandis og Topsukker 39 938.

Olier og Fedtarter: Oliekager 7 692.

Papir, farvet 236, Papvarer, ikke specificeret 1 739.

Silkevarer: Silkebaand 23, Silketøier, Tepper, Schawler etc. 38, Halvsilkebaand 98, andre Halvsilkevarer 152.

Kokes 92 155.

Fayancevarer (uægte Porcelæn, farvet) 2 280.

Uld og Uldvarer: Faareuld, raa 2 227, Uldgarn, tvundet 546, Strømpevarer 690; Uldtøi, ikke trykket 5 905, Possementmagerarbeide 292.

Zink, valset, 1 239.

Partipriserne for vigtigere Varer i 1893 sammenholdt med 1892: (hvor ikke særskilt, nævnt, er Opgaverne for Berlin).

		1893	1892
Rug	1 000 Kg. M.	133.65	130.83
Hvede	- - -	151.54	148.62
Havre	- - -	157.02	139.81
Byg (Breslau)	- - -	136.48	125.30
Humle (Nürnberg)	100 - -	332.33—484.17	260.00— 290.00
Potetes	1 000 - -	25.49—38.27	23.33—35.00
Hornkvæg	100 - -	99.49	103.75
Svin	- - -	108.97	110.00
Kalve	- - -	95.30	101.50
Faar	- - -	80.34	82.00
Rugmel	- - -	17.69	17.46
Hvedemel	- - -	21.44	22.00
Smør	- - -	208.49—172.16	217.80—189.00
Raasukker (Stettin)	- - -	32.96	30.00
raffineret do.	- - -	60.25	60.00
Sild, Stettin ca. 150 Kg. norsk		23.42—20.25	27.00—20.50
do. do. - - -		13.25	11.00
do. do. - - - skotsk		29.58—19.07	33.50—19.00
Kaffe (Bremen & Køln)	100 Kg. -	160.13—218.14	158.00—244.00
Uld	- - -	232.17	245.00
Jern, bedste skotske	1 000 - -	74.83	75.00
do. Lübeck la Stockholm			
Smedestangjern	- - -	206.67	210.00
Jern engelsk (Middlesbro)	- - -	54.98	56.40
Stenkul, engelske	- - -	19.39	22.00
do. tyske	- - -	20.67; 20.63; 20 21; 20.50; 20.	

Man har paastaet at Børsen er Næringslivets paalideligste Barometer. Selv om denne Paastand kun tildels er berettiget, afspeiler dens Udseende i enhver Henseende slaaende Penge- og Kreditforholdene. I denne Henseende kan 1893 kaldes et dødt Aar. Med Undtagelse af noget Liv i Aarets første Maaneder, der for en Del turde sættes i Forbindelse med den østerrigsk-ungarske Valutaregulering, har Fondsforretningerne i dette Aar været af mindre Omfatning end i noget andet af de sidste 5 Aar. Den tyske kapitalplacering og spekulerende Almenhed har i de sidste Aar gjort alt for bitre Erfaringer for at ikke en dyb Mistro mod alle fremmede Papirer skulde have dannet sig. I 1893 har den sparende tyske

Almenhed paa portugisiske, spanske, græske og italienske Statspapirer samt amerikanske Bonds tabt Millioner, der er beregnet til ca. $1\frac{1}{2}$ Milliard Mark.

Uagtet disse Tab, som uden Tvivl delvis maa ansees som en Følge af de russiske Papirers i Aarene 1888—89, af politiske Grunde, foranledigede Udestængen fra det tyske Marked, har de indenlandske 3 % Laan ikke kunnet hæve sig over 88 %, hvilket antyder, at man i Tydskland ikke kan nøje sig med en saa lav Rente som 3 %, men endnu i vide Kredse søger et Papir, som nominelt forrenter sig høiere. At de store Emissionshuse i de sidste Aar ikke har iagttaget tilstrækkelig Kritik i Valg og Overtagelse af mange Laan, er ogsaa utvivlsomt.

Foruden de nævnte Grunde har ogsaa andre virket til at holde Spekulationen borte fra Markedet, deriblandt den herskende Usikkerhed i Lovgivningen om de saakaldte Ultimo- eller Terminforretninger. Visse Misforhold, der har lidet med disse Forretninger som saadanne at gjøre, har afstedkommet en vis Animositet, ikke blot mod Terminforretninger, men mod Børsen i det Hele. Under Indflydelse af denne Stemning er en Komite under Præsidium af Rigsbankens Chef nedsat for at undersøge Børsforholdene og afgive Forslag til skjærpede Bestemmelser om Afslutning af Børsforretninger, navnlig Termin- og Emissionsforretninger.

Af flere Grunde var saaledes Emissionsvirksomheden endnu mere indskrænket i det forløbne Aar end i 1892, og de ledende Bankers Dividender er paa Grund heraf tildels lavere end de har været paa mange Aar.

For de fornemste Instituter stillede Uddelingen sig i Forhold til tidligere Aar saaledes:

	1893	1892	1891
Reichsbank	7.53 $\frac{0}{100}$	6.38 $\frac{0}{100}$	7.55 $\frac{0}{100}$
Diskonto Gesellschaft	6 -	6 -	8 -
Deutsche Bank	8 -	8 -	9 -
Darmstädter Bank	5 $\frac{1}{4}$ -	5 $\frac{1}{4}$ -	5 $\frac{1}{4}$ -
Berliner Handelsgesellsch	5 -	6 -	7 $\frac{1}{2}$ -
Dresdner Bank	5 $\frac{1}{2}$ -	7 -	7 -
Nationalbank für Deutschland	4 $\frac{1}{2}$ -	5 -	6 $\frac{1}{2}$ -
Mitterteutsche Kredit Bank	4 $\frac{1}{2}$ -	4 $\frac{1}{2}$ -	5 -
Deutsche Genossensch Bank	5 -	4 $\frac{5}{6}$ -	6 -

Hvad Pengemarkedet angaar viste det ingen Overflod paa Kapital, men led paa den anden Side ikke under nogen udpræget Knapthed.

Bankdiskontoen var i Aaret: $\frac{1}{1}$ — $\frac{6}{1}$ 4 %, $\frac{17}{1}$ — $\frac{13}{5}$ 3 %, $\frac{14}{5}$ — $\frac{10}{8}$, 4 %, $\frac{11}{8}$ — $\frac{31}{12}$ 5 %.

Privatdiskontoen var høiest 4.87 % i September, lavest 1.25 % i Februar. Lombardrenten var $\frac{1}{1}$ — $\frac{16}{1}$ 5 $\frac{0}{100}$, $\frac{17}{1}$ — $\frac{13}{5}$ 4 $\frac{0}{100}$, $\frac{14}{5}$ — $\frac{10}{8}$ 5 $\frac{0}{100}$, $\frac{11}{8}$ — $\frac{31}{12}$ 6 %.

Englands Banks Rentesatser var i samme Tid: $\frac{1}{1}$ — $\frac{25}{1}$ 3 $\frac{0}{100}$, $\frac{26}{1}$ — $\frac{5}{5}$, $\frac{21}{2}$ $\frac{0}{100}$, $\frac{6}{5}$ — $\frac{12}{5}$ 3 $\frac{0}{100}$, $\frac{13}{5}$ — $\frac{18}{5}$ 3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{100}$, $\frac{19}{5}$ — $\frac{12}{6}$ 4 $\frac{0}{100}$, $\frac{13}{6}$ — $\frac{15}{6}$ 3 $\frac{0}{100}$, $\frac{16}{6}$ — $\frac{2}{8}$ 2 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{100}$, $\frac{3}{8}$ — $\frac{9}{8}$ 3 $\frac{0}{100}$, $\frac{10}{8}$ — $\frac{24}{8}$ 4 $\frac{0}{100}$, $\frac{25}{8}$ — $\frac{14}{9}$ 5 $\frac{0}{100}$, $\frac{15}{9}$ — $\frac{20}{9}$ 4 $\frac{0}{100}$, $\frac{21}{9}$ — $\frac{4}{10}$ 3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{100}$, $\frac{5}{10}$ — $\frac{30}{12}$ 3 $\frac{0}{100}$.

Kursen paa Skandinavien var i Aarets første Maaneder meget høi men gik ned i September—December. Den var for Sedler høiest 112.85 i Juli, lavest 111.80 i November, og for Vexler høiest 112.70 i Juli og lavest 111.90 i Oktober.

For følgende norske Papirer gjaldt efterstaaende Kurser:

Norsk 3 % Statslaan af 1888, høiest 89.50 % i Februar, lavest 83.25 % i Oktober. Norsk 4 % Statslaan af 1892 høiest 104.40 % i Januar, lavest 100.60 % i November. $3\frac{1}{2}$ % norske Hypothekbankobligationer høiest 93.70 % i April, lavest 90.90 % i Januar.

Den af Tydskland i de sidste Aar fulgte Handelspolitik, der fik sit fornemste Udtryk i Afslutningen af Handelstraktater med flere fremmede Magter, er ikke undergaaet nogen Forandring. Til de i 1892 afsluttede Traktater med Østerrige-Ungarn, Italien og Schweitz kom i sidste Aar Traktaterne med Rumænien, Spanien og Serbien, og i Begyndelsen af 1894 underhandlede med den vigtigste af alle, med Rusland. Denne Traktat er nu af Rigsdagen antaget.

Det turde her være Stedet til at nævne, at Traktatens største Modstandere er Riddergodseierne, der frygter for Landets Oversvømmelse af russisk Korn og derved trykkede Priser. At deres Fordringer, omend overdrevne, delvis er berettiget, kan neppe benegtes, især naar man tager i Betragtning Ruslands svævende Valuta. Den foreslaaede Modvægt herimod, saakaldet bevægelig Toldskala, turde dog ikke have nogen Udsigt for sig. Uanseet Vanskelighederne ved at gennemføre denne, turde den medføre netop hvad man vil forebygge, Spekulation dels i Korn, dels i Valuta.

Vist er det, at den hidtilværende Tilstand med 50 % forhøiet Told, der næsten er det samme som et Importforbud, var utaalelig og paa en eller anden Maade maatte afhjælpes.

I Striden mellem de forskjellige Interesser paa Næringslivets Omraader er ogsaa Myntspørgsmaalet optaget. Siden 1873 har Tydskland havt Guldmyntfod paa Grundlag af den før eksisterende Myntsort (Thaler). Under de sidste Aars Prisfald paa Sølv og den Vægt, som er tillagt dette Spørgsmaal i Amerika og ved den indiske Mynts Stængning, er der ogsaa i Tydskland opstaaet Stemmer, som har vækket den tillive. Uagtet Guldmyntfoden — ren Guldmyntfod kan Tydskland ikke siges at have, da man lovlig i Stedet for med Guld kan betale med Thalerstykker (= M. 3), hvorefter der i Omløb er 300 Mill. Mark, — kan Tydsklands Myntvæsen paa Grund af den cirkulerende store Sølvmængde ikke undgaa at berøres af Sølvprisens Nedgang, og her mangler heller ikke ganske betydelige national-økonomiske Autoriteter, som tror i Dobbeltfoden at se en Forbedring af Varepriser og Arbeidsløn samt derved en Udjevning af de forskjellige Samfundsklassers Ønsker. Navnlig har disse Meninger vundet Tilhængere inden Agrarkredse. Regjeringen har ogsaa nedsat en Komite til Sagens Behandling, men det er ikke sandsynligt, at man vil kuldkastré et System, under hvilket Tydskland har erhvervet en før aldrig opnaaet finansiell Stilling.

Veiret var i Begyndelsen af 1893 meget godt for Aarsvæxten, men siden indtraf stærk Tørke, hvorved Foderhøsten for en stor Del slog feil, hvorimod Korn og Potetes stillede sig bedre end ventet. Et langt og smukt Efteraar frembragte en meget god Vinhøst.

Koleraen fik ingen større Udbredelse og blev ikke epidemisk.

Konsulatets Adresse er fremdeles Brüderstrasse 5, Kontortid 10—1.

Ed. Schmidt.

Stettin.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Rm.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	55	12 292	-	-	55	12 292	-	-	139 279
” Norge til Vicekon- sulstationerne	4	635	-	-	4	635	-	-	6 936
” Sverige til Hovedsta- tionen	9	3 101	-	-	9	3 101	-	-	26 985
” andre Lande til Hoved- stationen	75	31 598	1	345	76	31 943	-	-	606 936
” andre Lande til Vice- konsulstationerne . .	12	4 220	2	445	14	4 665	-	-	62 335
Ialt	155	51 846	3	790	158	52 636	111	37 498	842 471
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	2	527	49	11 774	51	12 301	-	-	412
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne	-	-	3	311	3	311	-	-	-
” Sverige fra Hovedsta- tionen	1	45	22	14 480	23	14 525	-	-	340
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	-	-	5	2 136	5	2 136	-	-	-
” andre Lande fra Ho- vedstationen	20	7 563	48	15 557	68	23 120	-	-	72 309
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	6	1 008	4	1 845	10	2 854	-	-	8 500
Ialt	29	9 143	131	46 103	160	55 247	111	37 498	81 561

Af svenske Skibe ankom 826 dr. 179 796 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe: Ved Hovedstationen Rm. 3 354.70, ved Vicekonsulaterne Rm. 378.71, hvoraf tilfaldt Konsulen Rm. 189.36. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Rm. 5 726.85, ved Vicekonsulaterne Rm. 1 532.75, hvoraf tilfaldt Konsulen Rm. 766.38. Ialt tilfaldt Konsulen Rm. 10 037.29. Expeditionsafgifter af norske Exp. Rm. 121.80, af svenske 150.80.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1894.

Den norske Skibsfart fordelte sig paa Distriktets Havne saaledes: Seilskibe: Stettin 34, 12 650 Tons, Colberg 3, 410 T., Rügenwalde 2, 222 T., Stolpmünde 3, 342 T., Stralsund 2, 293 T., Wolgast 3, 1 221 T. Dampskibe: Stettin 106, 34 685 T., Rügenwalde 1, 252 T., Swinemünde 3, 2 151 T., Wolgast 1, 409 T.

Sammenholdt med 1892 udviser den norske Skibsfart 1893 en Nedgang i ankomne Skibe af 26 dr. 7 937 T. og i afgaaede af 24, dr. 4 967 T. samt en Nedgang i Bruttofragter af Rm. 141 340.

I 1893 opretholdtes følgende regulære Forbindelser mellem Pommern og de forenede Riger:

Stettin—Bergen med Anløb af mellemliggende norske og svenske Havne, af Gøteborgsdampskibene Iris, Nornan, Temis med Afgang hver Uge.

Stettin—Stockholm af Dampskibene Wisborg, Tor, Delphin med Afgang hver Uge. Stettin—Hernøsand med Dampskibene Gøthe og St. Erik hver 14de Dag, og Stralsund—Malmø af Dampskibet Sten Sture med daglig Reise. Derhos trafikeredes Linierne Stettin—Stockholm af to tyske Dampskibe og Linierne Stettin—Sundswall og Stralsund—Malmø hver af et tysk Dampskib.

Paa norske Dampskibe paamønstredes 79 og afmønstredes 92 Mand.

De betingede Maanedshyrer udgjorde: for Styr mænd Kr. 66—75, Matroser 40—50, Letmatroser 25—35, Jungmænd 20—30, Fyrbødere 40.

Blandt de paa norske Skibe paamønstrede var 15 Norske, 12 Svenske og 52 Fremmede, og af de afmønstrede 58 Norske, 16 Svenske og 18 Fremmede.

Fra norske Skibe rømte to tyske Søfolk.

Generalkonsulatets Kontor er som før i No. 18, Mittwochstrasse, aabent 9—12 og 3—6.

Den væsentligste Omsætning mellem Stettin og Norge var i 1893:

Indførsel til Stettin fra Norge (i 1 000 Kg.)

	Indførsel fra Norge.	Stettins hele Indførsel.
Tørfisk	63	65
Saltet Fisk	25 176	94 046
Do. anden	229	481
Frugt, frisk	21	632
Feltspat	2 552	25 657
Kalk	463	41 209
Klid	4 273	25 645
Filler	12	2 139
Stangjern	434	7 829
Nøtehaar	13	347
Snedkeriarbeider	38	561
Granitsten	5 841	127 784 (fra Sverige 116 007)
ildfast Sten	73	1 253
Tjære	240	4 716
Tran	1 775	2 612
Bygningstræ	104	105 548
Træmasse	1 954	8 536

Udførsel fra Stettin til Norge (i 1 000 Kg.): Ammoniak, Kul- & Saltsyre 5, Blaar 54, Cement 3 450, Frugt, tørret 630, Zinkhvidt 253, Farvejord 28, Farvetræ 151, farvet Glas 12, Hulglas 12, Pianoer etc. 23, Stangjern 134, Lervarer, Digler etc. 87, Lim 40, Lys 9, Filler 10, Symaskiner 12, andre Slags Maskiner 34, svovlsurt Natron 0.4, Roolie 276, Skriv- og Trykpapir 15, Porcelæn, hvidt 17, Poteter 160, Potetesmel 543, Potaske 110, Kogsalt 419, Salpetersyre 1, Saltsyre 3, Smør 137, Raasukker 1 462,

Kandissukker 1 925, Soda, kalcineret 9, Bønner 62, Kløverfrø 8, Byg 1 002 Malt 2 887, Mel 2 849, ildfast Sten 474, Mursten 140, Svovlsyre 8, Terpentinolie 2, Egestav 147, Kurvpil 9, Tøier 30, Mineralvand 8, Zink, ubearbejdet 46, forarbejdet 55.

Af Sild indførtes til Stettin følgende Antal Tønder:

	1893.	1892.	1891.	1890.	1889.	1888.
Skotsk	361 875	342 379	324 360	371 560	338 744	292 107
Norsk	175 358	157 663	116 113	131 191	161 013	129 338
Svensk	59 524	50 500	54 547	49 085	49 485	9 627
Hollandsk	55 140	26 964	12 560	6 471	9 447	11 610
Fransk	—	—	—	—	2 210	1 137
Bornholmsk	—	—	260	84	1 652	1 766
Summa	651 897	577 506	507 840	558 391	562 261	445 585

Beholdningen af Sild i Stettin var ved Aarets Slutning:

	1893.	1892.	1891.	1890.	1889.	1888.
Skotsk	54 812	44 092	49 307	30 380	55 080	49 144
Norsk	37 505	49 611	28 735	28 936	31 967	24 663
Svensk	8 868	9 244	9 427	7 090	5 321	3 461
Hollandsk	3 094	9 093	1 758	1 931	1 113	1 756
Bornholmsk	—	35	88	49	1 575	596
Summa	104 279	112 071	89 315	68 386	95 055	79 619

I 1893 indkom til Stettins Havn 2 772 Dampskibe dr. 1 165 375 Tons og 1 168 Seilskibe dr. 148 656 Tons, ialt 3 940 Skibe dr. 1 314 031 Tons mod i 1892 3 895 Skibe dr. 1 205 671 Tons.

Af de ankomne var tyske 2 246, svenske 536, danske 476, engelske 433, norske 140, hollandske 48, russiske 46, franske 10, belgiske 3, andre 2.

Forøgelsen af Skibsfarten i 1893 kommer især af den stigende Import af Sten, Svovlkis, Træ, Klid og Fosfat. Derhos har Elbens for Skibsfarten ugunstige Vandstand bevirket en livligere Godsexpedition fra Stettin til det Indre af Tyskland.

Nedenstaaende Oversigt viser, hvormange af de forskjellige Nationers Skibe der har deltaget i Skibsfarten paa Stettin i de sidste 5 Aar.

	1889.	1890.	1891.	1892.	1893
Tyske	2 569	2 516	2 495	2 295	2 246
Svenske	431	523	444	423	536
Danske	409	580	539	536	476
Engelske	500	468	429	377	433
Norske	181	168	128	163	140
Hollandske	58	51	38	48	48
Russiske	37	22	28	42	46
Franske	8	10	7	6	10
Andre Nationaliteter	4	8	4	5	5

Frugtmarkedet. Ligesom i 1892 var ogsaa Frugtnoteringerne i 1893 paa Grund af det store Tilbud af Lasterum om Vaaren, der ingenlunde modsvarede Efterspørgselen, trykkede og der viste sig senere, endog i Høstmaanederne, ingen væsentlig Stigning i Noteringerne. Ved den russisk-tydske Toldkrig hindredes den sædvanlige Import af Korn fra Nordrusland. Dette vilde have virket særdeles skadeligt paa Stettins Skibsfart, hvis ikke en Erstatning var bleven erholdt i Indførsel af Mais og Byg fra Rumænien, Mais fra Amerika og nogle Skibsladninger Rug fra Odessa. Der udførtes flere Ladninger Melasse til Dünkirchen og Bordeaux. Sukkerexporten var særdeles livlig og der sendtes hele Skibsladninger Sukker til flere Steder, som London, Leith, Greenock, og mindre Partier til Hull, Newyork, Genua.

Fragterne for Dampskibe fra Stettin var i 1893:

			Vaaren.	Sommeren.	Høsten.
London, Sukker . . .	pr. Ton	8 sh.—7	8 sh.—7 sh. 6 d	7/6 —8 sh.	
— Zink . . .	-	7 - —7/6	7 - —6	6/6 —8 -	
Hull, Sukker . . .	-	8 -	8 -	8 sh.—9 -	
— Mel . . .	-	8 -		8 -	
— Korn . . .	Quarter		1/3	1/4 1/2	
WestHartlepool, Pitprops-	Load	8/6	8/6	8 sh.—10	
Firth of Forth	—	8/6	8/6		
Leith, Sukker . . .	Ton	9/8	8 sh.	8 -	
— Korn . . .	Quarter	1/6—1/3	1/3	1/3	
Greenock, Sukker . . .	Ton	8 sh.—7/6	8/6 —7/6	8/6—7/6	
Liverpool	—	8/6	8/6—8 sh.	8 - 8/9	
— Zink . . .	-	8/6	8/6—8 -	8 —8/9	
Riga, Sukker . . .	1000 kg.	6.50	rmk.	6	rmk.
Helsingfors, Mel . . .	—	7—6	-	6	-
Sundsvall, - . . .	—	5—4	-	5—4.50	-
— Sukker . . .	—	12	-	12	- 12 —14
Stockholm, Mel . . .	—	6	-	6	- 6 —8
— Sukker . . .	—	12	-	12	- 12
Rotterdam Korn . . .	—	7—6.50	-	5	- 6.50—7
— Sukker . . .	—	7—6	-	6.50	- 6.50—7
— Mel . . .	—	7—6	-	7—6.50	- 6.50—7
Amsterdam, Sukker . . .	—	7.50—7	-	6.50	7
Dünkirchen, Melasse . . .	2000 kg.	17—15	frcs.	15 frcs.	16 —17 frcs.
Neywork, Cement . . .	Ton	9 sh.		8/6	9 sh.
— Potetemesel . . .	-	14 -		13 sh.	14 -
— Sukker . . .	-			10 - —11	8 - 9/10
Havre, Zink . . .	-			7—7/9	7/6

Seilskibsfarten paa Stettin i 1893 viser en Nødgang af 149 Skibe, der grunder sig paa de langvarige Streiker blandt de engelske Kulgrubearbeidere og de yderst lave Fragter. Ved Skibsfartens Begyndelse herskede en saadan Mangel paa Last, at ikke engang de Seilskibe, som her laa i Vinteroplæg, kunde befragtes, men nogle maatte paa Grund deraf i længere Tid blive liggende paa Stedet. Denne Markedets trykkede Tilstand varede hele Aaret. En ikke liden Del af de hid ankomne Seilskibe maatte af Mangel paa Last afgaa ballastede til andre, især svenske og fluske, Havne for der at søge Fragter.

Fragterne for Seilskibe fra Stettin var i 1893:

		Om Vaaren.	
London,	Egeplanker	pr. load	9/6
Sunderland,	—	- -	8/6--8 sh.
Cardiff,	—	- -	10 sh.
Gefle,	Salt	- 50 kg.	15 pfg.
Malmø,	-	- —	18 -
Gøteborg,	Syrer	- Ballon	1 rmk.
Christiania,	Cement	- Tønde	75 pfg.
Antwerpen,	Furulægter	- load	8 sh.
Gent,	—	- -	7 sh. 6 d
Havre	—	- last	19 frcs. 15 %
—	Egebord	- -	19 - 15 %
Morlaix	Egeplanker	- -	23 - 15 -
Bordeaux	Egelægter	- -	19 ¹ / ₂ - 15 -

Om Sommeren.

Hull	Egeplanker	- load	8 sh. 6 d
Grimsby	—	- -	9 sh.
Cardiff	—	- -	10--12 sh.
Bristol, Bly		- Ton	5 sh.
— Olier		- -	15 sh.
Riga	Ler	- 50 kg.	15 pfg.
St. Petersburg	—	- -	20--22 pfg.
Haparanda,	Sukker i Fade	- -	1 rmk.
Wasa	Sukker	- -	40 pfg.
Hernøsand	Glaubersalt	- -	20 -
Gefle	Rapskager	- -	32 ¹ / ₂ -
Søderhamn	—	- -	40 -
Stockholm,	Chamottevarer	- -	30 -
Helsingborg	Rapskager	- -	20 -
Kjøbenhavn	Cement	- Tønde	60 -
Aalborg	Soda	- 50 kg.	35 -

Til Aarets Slutning.

London	Egeplanker	- load	10 sh.
Hull	—	- -	9 sh. 9 d--10 sh.
Newcastle	Furubjelker	- -	8 sh. 6 d
Riga	Ler	- 50 kg.	15 pfg.
St. Petersburg	—	- -	25 -
Wasa	Mel	- 1 000 kg.	7.50 rmk.
Gefle	Rapskager	- 50 -	30 pfg.
Stockholm	—	- -	27 ¹ / ₂ pfg.
Kalmar	Soda	- -	20 -
Ystad	Rapskager	- -	22 ¹ / ₂ --30 pfg.
Malmø	—	- -	20 pfg.
Åhus	Soda	- -	25 -
Halmstad	Rapskager	- -	20--40 pfg.
Drammen	Chamottevarer	- 1 000 kg.	10 rmk.
Kjøbenhavn	Cement	- Tønde	60 pfg.
Aalborg	Klid	- 50 kg.	50 -

Til Stettin var Fragterne:

For Dampskibe.

Bergen,	Sild	pr. Tønde	$1\frac{1}{4}-\frac{3}{4}$ rmk.
Oxeløssund,	Jernmalm	- Ton	$3\frac{3}{4}$ -
Köping,	—	- -	$5\frac{1}{2}-7$ -
Luleå,	—	- -	$5\frac{1}{2}-5$ -
Halmstad,	Gadesten	- -	$4\frac{1}{2}$ -
Lysekil,	—	- -	$4\frac{1}{2}-5\frac{1}{2}$ -
Karlshamn,	—	- -	4 -
Drammen,	Trottoirsten	- -	$5\frac{1}{2}$ -
Middlesbro,	Takjern	- -	4 sh. 6 d— 5 sh.
Newcastle,	Kul	- -	4 - 6 d— 5 -
Swansea,	-	- -	4 - 6 d— 5 -
Marseille,	Oliekager	- -	11 - 6 d— 13 -
Lerwick,	Sild	Tønde	2 -
Peterhead,	-	- -	1 - 6 d
Fraserburgh,	-	- -	2 sh.—1 sh. 10 d
Riga,	Rug	2000 kg.	11 rmk.
Libau,	-	—	11 -
Rotterdam,	Guano	- Ton	6 -
Liwerpool,	Fosfat	- -	7 sh.
Braila,	Mais	- -	16—15 sh.
Haugesund,	Sild	Tønde	$1\frac{1}{2}$ rmk.
Huelva,	Svovlkis	- Ton	9 sh.
Odessa,	Rug	- -	15 - 6 d

For Seilskibe.

Stockholm,	Kultjære	- -	5 rmk.
Marseille,	Oliekager	- -	8 sh. 10 d
Newyork,	Petroleum	- barrels	2 sh.—2 sh. 5 d
Buenos Ayres,	Hvede	- Ton	£ 1
Wilmington,	Harpix	- -	16 sh.—16 sh. 8 d
Savannah,	—	- -	16 - —16 - 10 d
Galatz,	Mais	- -	19 - 4 d
Charlestown,	China clay	- -	7 - 5 d
Antwerpen,	Fosfat	- -	6 rmk.
Memel,	—	- -	$5\frac{3}{4}$ -
Plymouth	China clay	- -	7 sh.

Sundhedstilstanden. Koleraen optraadte i 1893 i større Udstrækning end i 1892. I Stettin konstateredes ca. 80 Sygdomstilfælde og 40 Dødsfald. Grunden til Sygdommen antoges ogsaa nu at være Vandet i Oder, ligesom ogsaa Vandet i Vandledningen, der hentes fra Oder, betegnedes som særlig mistænkt. Ved energiske Foranstaltninger fra Myndighederne fandt dog Sygdommen ikke større Udbredelse.

Udvidelsen af Stettins Havneomraade, der omtaltes i forrige Rapport, er nu paabegyndt.

F. L. P. Ivers.

Karlsruhe.

Aarsberetning dateret 30 Marts 1894.

Det i forrige Beretning udtalte Haab om en Forbedring af Forholdene i Almindelighed er desværre ikke realiseret i 1893. Aaret betegnedes ved en Række ugunstige Forhold, Fodermangel, Sølvets Fald, den tysk-russiske Toldkrigs Udbrud, Afbrydelsen af Handelstraktaterne med Spanien og Serbien, enkelte Tegn til Fortsættelse af Koleraepidemien samt de forskellige nye Skatteforslag. Om end disse Omstændigheder delvis kan være kommet en eller anden Bedrift tilgode, har de dog gjort sig saameget mere følbare, som jo allerede Resultaterne af 1892 ikke kunde kaldes gunstige.

I Kornhandelen var Foretagelseslysten lammet ved de slette Resultater fra 1892 og kunde ikke hæve sig i 1893, ligesom Udsigterne for Fremtiden ikke stillede sig trøstelige. For Hvede betaltes Priser, der neppe var forekommet i de sidste 15 Aar. Betegnende er de overordentlig lave Fragter fra Indien, der ikke har Sidestykke i de sidste 4 Aar. Fragterne fra NewYork gik betydelig ned mod 1892.

Humléhøsten ansees som en af de mindste i mange Aar. Kvaliteten var dog god. Priserne var ikke tilsvarende paa Grund af god Høst i Udlandet. Exporten begrænsedes til et Minimum.

Handelen med Hvede- og Rugmel var ubetydelig. Møllerne led under samme Forhold som Kornhandelen, især i Aarets sidste Halvdel. Fodermelpriserne gik kun forbigaaende opad.

Engroshandelen med Brændevin og Handelsbrænderiet klager stedse over Hindringer fra Mellemandelen. I Likør trykkes vort Marked stærkt ved mellemtysk og rhinsk Konkurrence. Brændevinsbrænderiet og Presgjærfabrikationen var kun gunstige i første Halvaar. Eddikfabrikationen havde et godt Aar. Ølbryggerierne var gunstig stillet; dog skadede den rige Vin- og Frugthøst tildels Afsætningen, der iøvrigt begunstigedes ved overordentlig gunstig Veir.

Vinhøsten regnes i Kvalitet blandt de bedste i dette Aarhundrede. Den ringe Afsætning tilskrives de almindelige økonomiske Forhold.

Sukkerraffinaderiet var alene i det første Halvaar i en gunstig Stilling. Groshandelen i Sukker var lønnende næsten indtil den nye Sæson, men senere gik Priserne ned, og blev heller ikke fastere ved Aarets Slutning, fordi Roehøsten mod Forventning blev kvantitativt og kvalitativt god. Sukkervarebranchen paavirkedes af den rige Frugthøst.

Handelen med indenlandsk Raatobak var ikke ugunstig, men Skatteforslagene frembragte i sidste Halvaar en Usikkerhed i Forholdene. Fabrikationen af Cigarer og Røgtobak kunde heller ikke klage.

Groshandelen i Kaffe paaførtes store Ofre paa Grund af Bevægelsen paa Terminbørserne.

Speilmanufakturen klager over trykkede Priser.

Om Bygningsforretningen er der hverken noget andet eller bedre at berette end i 1892. Paa Forretningerne i Cement kan der i og for sig ikke klages, men Priserne er fremdeles gaaet tilbage; ligesaa Exporten.

Priserne paa Stentøivarer og Lerrør gik ned paa Grund af store Lagere.

Groshandelen i Stenkul havde at kæmpe med usædvanlige Vandstandsforhold. I Jern og Metalvarer var Forretningerne endnu mindre end i 1892. Maskinfabrikerne viste ingen Fremgang; kun for Landbrugsmaskiner var Fodernøden gunstig, da Maskiner til Tilberedning af Foder var meget efterspurgt. I den kemiske Storindustri angives Omsætningen som i 1892. Den amerikanske Krise virkede meget skadeligt. Anilinfarvefabrikationen var for det meste utilfredsstillende. I Kinin var Afsætningen normal. I Drogue-, Material- og Kemikaliebranchen herskede overhovedet en nedadgaaende Konjunktur, væsentlig paa Grund af at flere af de vedkommende Artikler indførtes fra Lande med Sølvmyntfod. Urtehandelen led af nedadgaaende Priser; alene Kanel efterspurgtes paa Grund af den gode Frugthøst. Theforretningen maa denne Gang kaldes god. Priserne paa Petroleum gik stedse tilbage. Faktisk er nu Tolden i Tydskland paa Petroleum højere end dens Værdi. Anvendelsen af Jordolie bliver stedse almindeligere, især for alleslags smaa industrielle Bedrifter. Forretningen i tomme Petroleumsfade er under Omdannelse, siden Opstillingen af Tanks og Indførelsen af Gadevogne tiltager i Byerne.

Olieindustrien arbejdede dette Aar under gunstigere Forhold og Priser. Oliekager fandt god Afsætning i 2det Halvaar. Det som var til Skade for andre Industrier, nemlig Fodermangelen og Sølvets Fald, kom denne Industri tilgode. For de forskellige Produkter af Stenkulstjære var Afsætningen kun delvis tilfredsstillende.

For Manufakturvarer var Forretningen i det Hele tilfredsstillende. I Uldvarer og Uldgarn manglede nødvendig Kjøbelyst, da Vinteren ikke indfandt sig i rette Tid. For Herre- og Børneklæder var Fabrikationen normal.

Forretningen i Raastoffe for Papirmarkedet var bedre end i 1892. Tapetfabrikationen led af den manglende Byggelyst. De ringere Kvaliteter foretrakkes.

Groshandelen i tysk Læder led af slette Kreditforhold og Overproduktion, hvorhos Forholdene paa Sølvmarkedet begunstigede Importen af amerikansk Læder. Handelen med Skotøi led af trykkede Priser.

For Tømmer var livligt Behov ved Nederhøin. For Forretningen med Bord betegnes Aaret 1893 som temmelig utilfredsstillende. I Møbelfabrikationen var Omsætningen mindst ligesaa stor som i 1892.

Pengemarkedet var ikke i en gunstig Stilling i 1893. Industri og Handel laa vedvarende stærkt nede, i Effektförretningen herskede fremdeles Stilstand. Finantsvanskelighederne i de forenede Stater, Standsningen i den østerrigsk-ungarske Valutaregulering, Krisen i Australien og Mexiko svækkede Tiltroen og fordunklede Fremtidsudsigterne.

Publikums Foretagelseslyst var ved Aarets Slutning ganske lammet og en snarlig Bedring ikke at vente.

Robt. Koelle.

Rom.

Aarsberetning dateret 13 Marts 1894.

Siden min forrige Rapport er med Hensyn til Norges Handelsforbindelse med dette Konsulatdistrikt ingen Forandringer indtraadt. Medens allerede i de Aar da det forcerede Opsving og ufornuftig overilet Bygningsvirksomhed fandt Sted, de direkte Handelsforbindelser mellem de forenede Riger og Provindsen og Staden Rom var meget ubetydelige, kan i den nuværende Periode af økonomisk Tryk og Finantsnød i Italien fremmede Exportører selvfølgelig ikke føle sig opmuntret til at knytte Handelsforbindelser her.

Forsyningen med de her i Betragtning kommende norske og svenske Udførselsartikler foregaar som før for den allerstørste Del over Italiens fornemste Havne.

Ved den i Løbet af de sidste Aar stedfundne Forringelse af den italienske Valuta—Guldagioen steg til sine Tider indtil ca. 16 pCt. og Udsigter til betydelig Bedring er foreløbig ikke tilstede — anbefales det indtrængende norske og svenske Exportører at stipulere Salgskontrakter paa Terminer med Italien i Guld, eller endnu bedre, for ogsaa at undgaa smaa Kurstab, at fastsætte Betaling i „francs til Pariser Vista-Kurs paa Forfaldsdagen.“ Betegnelsen „francs“ eller „francs effectifs“ i Modsætning til „Lire“ er ikke nok og leder hyppig til Differentser, hvorved den fremmede Kontrahent sædvanlig trækker det korteste Straa.

H. Bohn.

Rangoon.

Aarsberetning dateret 24 Februar 1894.

Af norske Skibe ankom fra fremmede Lande i Ballast til Hovedstationen 17 dr. 20 902 T., og til Vicekonsulstationerne 9 dr. 8 917 T., ialt 26 dr. 29 819 T., hvoraf Dampskibe 8 dr. 12 163 T. Til fremmede Lande afgik fra Hovedstationen 15 dr. 17 929 T., og fra Vicekonsulstationen 8 dr. 8 900 T.

Burmas Historie har i dette Aar været uden Begivenheder. Statsindtægterne er tilfredsstillende.

Handelen var ikke virksom, og Priserne for Paddy i det Hele lave som Følge af at Rismøllerne er blevet enige om at optræde i Forening, medens af samme Grund Værdien af hvid Ris har stillet sig høit. Ingen direkte Import er kommet fra Norge og Sverige, og der har heller ikke været nogen direkte Export dertil fra Burma. Hele Værdien af den udenlandske Import og Export for Aaret var følgende:

Import	1892—93 Rs. 54 449 904	1891—92 Rs. 55 038 022
Export	- - 92 007 827	- - 100 825 259

Heri er ikke indbefattet ædle Metaller, Kystfart og Import og Export for Statens Regning.

Teaktræ. Exporten af Teak til fremmede Lande viser en Tilvæxt af 12 000 Kubiktons over sidste Aars Tal: 1892—93 54 720 K.-T., 1891—92 42 755 K.-T., 1890—91 37 461 K.-T., 1889—90 68 034 K.-T.

I 1892—93 35 530 K.-T. fra Moulmein.

Ris. Rismøllerne havde overordentligt Udbytte i Aaret og indtager nu en meget uafhængig Stilling.

Udførselen til fremmede Lande udgjorde:

Fra Akyab 94 893 Tons, Bassein 83 621 T., Moulmein 77 167 T., Mergui 120 T., Tavoy 3 563 T., Rangoon 667 979 T., ialt 927 343 Tons
Ris mod 1891—92 1 140 782 T., 1890—91 1 232 254 T., 1889—90 915 792 T., 1888--89 712 575 T.

Rubiner. Det Selskab, der forpagter Gruberne, kan ikke betale Staten og befrygtes at maatte opgive Kontrakten. Hidtil er der fundet meget faa Rubiner og af ringe Kvalitet.

George Gordon.

Indhold: **Berlin** Side 174. -- **Dresden** Side 164. — **Hannover** Side 167. — **Karlsruhe** Side 185. — **Königsberg** Side 153. — **La Paz (Bolivia)** Side 144. — **Livorno** Side 141. — **Odessa** Side 163. — **Rangoon** Side 187. — **Riga** Side 148. — **Rom** Side 187. — **St. Johns (Antigua)** Side 147. — **Stettin** Side 179. -- **Victoria (Britisk Columbia)** Side 143.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 8.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1894.

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

Bilbao.

Aarsberetning dateret 20de Marts 1894.

Skibsfarten i 1893.

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	58	20 701	-	-	58	20 701	-	-	200 900
„ Norge til Vicekonsuls- stationerne	104	37 707	-	-	104	37 707	-	-	268 872
„ Sverige til Vicekon- sulsstationerne	2	1 121	-	-	2	1 121	-	-	18 850
Fra andre Lande til Ho- vedstationen	14	8 767	18	16 826	32	25 593	-	-	94 135
„ andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	35	17 425	70	29 600	105	47 025	-	-	185 030
Ialt	213	85 721	88	46 426	301	132 147	229	119 924	767 847
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	-	-	3	462	3	462	-	-	-
„ Norge fra Vicekon- sulsstationerne	-	-	8	2 781	8	2 781	-	-	-
„ andre Lande fra Ho- vedstationen	78	42 944	9	2 888	87	45 832	-	-	258 974
„ andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	179	70 965	25	12 733	204	83 698	-	-	228 796
Ialt	257	113 909	45	18 864	302	132 773	269	119 924	487 770

Intet norsk Fartøi ankom for at reparere Søskade eller søge Ordre.
Af svenske Fartøier ankom til Distriktet 21, drægtig 9 571 Tons Reg.

Den norske Skibsfart paa Distriktet viser følgende Omfang:
Ankomne med Ladning:

1892.		1893.		Difference i 1893.	
Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal	Tons.
224	81 103	213	85 721	÷ 11	+ 4 618

Afgaaede med Ladning:

260	102 610	257	113 909	÷ 3	+ 11 299
-----	---------	-----	---------	-----	----------

Den norske Skibsfarts Fordeling paa Distriktets Havne i 1893
var følgende:

Ankomne Fartøier:

	Antal.	Tons.
Bilbao	90	46 294
Coruna	14	6 823
Gijon	12	5 362
Pasajes	105	47 142
San Sebastian	5	1 221
Santander	47	16 248
Vigo	26	9 683

Paa samtlige Havne med Undtagelse af Santander og Vigo er den norske Skibsfart forøget sammenlignet med 1892. Ved Hovedstationen vedbliver Forøgelsen jevnt og udgjorde i 1893 4 466 udover Fjoraarets.

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

	1892.		1893.		Difference i 1893.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske Seilskibe . . .	50	15 404	32	12 223	÷ 18	+ 3 181
— Dampskibe . . .	266	107 773	269	119 924	+ 3	÷ 12 151

Det vil altsaa sees, at hvad betræffer den norske Skibsfart paa Bilbao Distrikt, forsvinder mere og mere Seilskibene for at give Plads for Dampskibe af alt større Registerdrægtighed og Lasteevne.

De af norske Fartøier opseilede Bruttofragter udgjorde:

	1892.	1893.
Indgaaende	Kr. 878 185	Kr. 767 847
Udgaaende	- 601 430	- 487 770
Ialt	Kr. 1 479 615	Kr. 1 255 617

I de udgaaende Bruttofragter er iberegnet hvad der antages at være optjent af den i Vinfarten mellem Spanien og Frankrige ved „time charter“ anvendte Tonnage.

Den samlede norske og svenske Skibsfart androg til:

	1892.		1893.		Difference i 1893.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske Fartøier . . .	316	123 177	301	132 147	÷ 15	+ 8 970
Svenske —	27	14 327	21	9 571	÷ 6	÷ 4 756
Ialt	342	137 504	322	141 718	÷ 21	+ 4 214

Erlagte Konsulatafgifter af norske Fartøier: Ved Hovedstationen P.tas 3 711.46, ved Vicekonsulsstationerne P.tas 4 685.66, tilsammen P.tas 8 397.12. Heraf tilfaldt Konsulsfondet P.tas 6 054.29.

Af svenske Skibe: Ved Hovedstationen P.tas 122.25, ved Vicekonsulsstationerne P.tas 721.95, tilsammen P.tas 844.20. Heraf tilfaldt Konsulsfondet P.tas 483.23. Ialt tilfaldt Konsulsfondet P.tas 6 537.52, mod i Aar 1892: P.tas 6 920.77.

Expeditionsafgifter ved Hovedstationen: For norske Expeditioner P.tas 402.70, for svenske P.tas 8.40, ialt P.tas 411.10. Heraf tilkom Konsulsfondet 80 % med P.tas 328.88 mod i Aar 1892 P.tas 308.56.

Af Konsulat- og Expeditionsafgifter tilsammenlagt tilfaldt altsaa i 1893 Konsulskandt P.tas 6 866.40 = Kr. 4 943.81.

Skjøndt de forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet i det forløbne Aar er tiltaget med ca. 5 000 Tons Drægtighed, der omtrent i sin Helhed falder paa den norske Skibsfart paa Hovedstationen, er Konsulatafgifterne dog aftaget med i det Hele Brutto P.tas 908.17, sammenlignet med 1892. Grunden hertil turde søges, foruden i Overskridelse for enkelte Skibes Vedkommende af de afgiftspligtige 5 Reiser i samme Havn, i de fra 1ste Oktober sidstleden for norske Fartøier foretagne Forandringer i de Maalingsregler, hvorefter Konsulatafgiften beregnes.

Nedenstaaende Opgave viser hvilke stærke Skridt fremad vor Skibsfart paa Bilbao Distrikt i de sidste Aar har taget:

Udgaaende Tons.	Norske.		Svenske.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal	Tons.
1885	137	47 287	30	12 587	167	59 874
1890	226	79 652	57	34 316	283	113 968
1891	288	107 494	50	30 222	338	137 716
1892	317	123 527	27	14 327	344	137 854
1893	302	132 773	21	9 571	323	142 344

eller i det Hele en Forøgelse i det samlede Antal norske og svenske Skibe af 52 % og 42 % i Drægtighed.

Den til Distriktet indgaaende norske Seilskibstonnage har væsentlig været beskæftiget i Trælast-, Is- og Petroleumsfarten. Førnelsen af Klipfisk i norske Seilskibe, der tidligere var ganske omfattende, synes nu ganske ophørt, alt eftersom Klipfiskomsætningen hernede har antaget mere tidsmæssige Former. Til Bilbao importeredes 2 Pitchpineladninger i norske Seilskibe og til Santander ankom 7 norske Seilfartøier med Trælast fra Norge og 1 fra Finland. Af Isladninger udførtes fra Norge til Distriktet i det Hele 4, hvoraf 3 til San Sebastian og 1 til Bilbao mod blot 2 i det Hele Aar 1892. 5 Petroleumsladninger fra Amerika hidbragtes i norske Seilskibe i Kasser, dels til Coruna og dels til Pasajes til Brug for de der-værende Raffinaderier. Petroleumsfarten til Bilbao er ifjor ganske ophørt for vore Seilskibe, der tidligere deltog livligt heri, idet det herværende betydelige Raffinaderi har anskaffet sig egne Tank-Dampskibe for denne Fart. Af udgaaende Fragter for Seilskibe findes blot Kulførselen fra Gijon til sydspanske Havne, hvori deltog endel norske Seilskibe.

Al Tilførsel af norsk Klipfisk til Distriktet foregik, som ovenfor berørt, i Dampskibe, fornemmelig norske; endel Ladninger hidførtes af de tyske faste Rutebaade. I Trælastførselen mellem Norge og Sverige og Distriktet anvendtes blot 4 norske Dampskibe, medens det overveiende Antal udgjordes af engelske og spanske Dampskibe af 8 à 900 Tons. Register med en Laste-

evne af 5 à 600 Petersburger Standards. Importen af norsk Træmasse tiltog betydelig i det forløbne Aar, og dels til Bilbao, dels til Pasajes indførtes i det Hele 25 Ladninger med direkte Skib mod 17 Aar 1892 og blot 3 i 1891. 13 norske Dampskibe hidførte Kulladninger fra engelske og skotske Havne og 13 Skibe ankom hid stykgodslastede. I den udgaaende Vareførsel, væsentlig bestaaende af Jernmalm fra Bilbao, deltog i det Hele 44 norske Dampskibe mod blot 17 Aar 1891. I Vintraden mellem Pasajes og Rouen gjorde 6 norske Dampskibe i det Hele 79 Reiser mod 67 Reiser af 11 Dampskibe Aar 1892. 6 norske Dampskibe deltog i Kulførselen fra Gijon til sydspanske Havne.

Fragter. Trælastfragterne fra Østersøen varierede mellem P.tas 45 à 47 pr. Ptbg. Strd. I Slutten af 1880 Aarene noteredes disse Fragter til 70 à 75 P.tas. For høvlede Bord fra Norge til Santander betaltes 40 à 41 P.tas. For Pitchpine fra Pensacola £ 5. 10. à £ 5. 5. Træmasse fra Norge Frcs. 24 à 25 pr. Ton. Klipfisk som sædvanlig 6 à 7 Rvn. pr. Kvintal à 54 Kg.

Kulfragterne fra skotsk Vestkyst 4 sh. à 4 sh. 3 d pr. Ton; fra Cardiff—Newport 4 sh. 3 d à 4 sh. 6 d. Jernmalmfragterne til engelske Østkyst, Januar—Juni 5 sh. 6 d—5 sh., Juli—December 5 sh. 6 d, 5 sh. 9 d, 5 sh.; Boness henholdsvis 5 sh. og 5 sh. 3 d à 4 sh. 9 d; Terneuzen—Rotterdam 5 sh. 3 d—5 sh. 6 d; Philadelphia 10 sh. Kulfragterne fra Gijon til Bilbao—Santander P.tas 6, sydspansk Havn P.tas 9, Barcelona P.tas 12 pr. Ton.

Paa- og Afmønstringer. I Bilbao paamønstredes ombord paa norske Skibe 2 (Udlændinge) og afmønstredes 3 (2 Nordmænd). I Coruna henholdsvis 6 (Udlændinge) og 9 (8 Nordmænd). Ingen Rømning fandt Sted.

Søforklaringer. Ved Konsulatet optoges 3 edelige Søforklaringer for norske Skibe.

Journalen over indkomne Sager omfattede 194 Nummere mod 152 i 1892 og 144 i 1891.

Konsulatets Adresse er fremdeles Gran Via, 16, 1ste Etage.

Klipfiskhandelen. Importen af Klipfisk (løs og bundtet) Aar 1893 til Nordspaniens Havne udgjorde:

Klasse.	Bilbao.	Santander.	Vigo.
	Kg.	Kg.	Kg.
Norsk	9 317 500	6 253 500	1 529 000
Islandsk og Færøisk	2 312 100	458 600	—
Fransk	—	7 500	—
Skotsk	214 300	357 400	—
Aar 1893 ialt af alle Klasser	11 843 900	7 077 000	1 529 000

Klasse.	Coruna.	Gijon.	Pasajes.	Tilsammen.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Norsk	608 900	50 000	—	17 758 900
Islandsk og Færøisk	—	—	—	2 770 700
Fransk	—	—	1 432 850	1 440 350
Skotsk	—	—	—	571 700
Aar 1893 ialt af alle Klasser	608 900	50 000	1 432 850	22 541 650

Aar 1892	Kg.	20 851 880	(hvoraf norsk Kg.	16 941 863)
- 1891	-	20 111 719	(— — -	14 896 349)
- 1890	-	22 697 365	(— — -	16 204 865)
- 1889	-	22 254 714	(— — -	14 181 840)
- 1888	-	20 476 590	(— — -	12 577 364)

Forholdet mellem Totalimporten og Indførselen særskilt for hvert Land stillede sig saaledes:

Klasse.	1881.	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.
	%	%	%	%	%	%	%
Norsk	71.36	61.42	63.72	71.40	74.07	81.22	78.79
Islandsk	20.46	7.92	9.71	7.85	5.62	7.35	12.29
Skotsk	6.51	4.70	3.46	3.04	3.66	4.13	2.53
Fransk	1.67	25.96	23.11	17.71	16.65	7.30	6.39

Bundtefisk. Forsendelserne fra Norge direkte til Spaniens Indland udgjorde:

	1888.	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Via Bilbao . .	183 700	220 900	35 600	182 600	67 500	214 450
- Santander .	567 622	981 200	1 109 389	1 091 150	1 945 740	1 981 550
Ialt	757 322	1 202 100	1 144 989	1 273 750	2 013 240	2 196 000

Af Rogn importeredes:

		1889.	1890.	1891.	1892.	1893.
Til Bilbao	Tdr.	855	2 529	2 213	1 462	1 608
- Santander	—	300	500	180	1 960	1 700
- Gijon	—	2 600	1 265	858	1 900	564
Ialt Tdr.		3 755	4 294	3 251	5 322	3 872

Af Tran:

Til Bilbao pr. direkte Skib . . . Tdr.	142	180	156	96	95
--	-----	-----	-----	----	----

Af det til Bilbao importerede Kvantum norsk Klipfisk hidkom:

	1892.	1893.
Pr. norske Dampskibe	6 519 900 Kg.	6 560 100 Kg.
- spansk —	1 699 000 -	1 999 400 -
- tysk —	440 000 -	758 000 -
Ialt	8 658 900 Kg.	9 317 500 Kg.

Til Santander skede Importen:

	1892.	1893.
Pr. norske Dampskibe	4 512 457 Kg.	4 198 100 Kg.
- tysk —	976 247 -	1 017 800 -
- spansk —	744 800 -	1 037 600 -
Ialt	6 233 504 Kg.	6 253 500 Kg.

Til Vigo:

	1892	1893
Pr. norske Dampskibe	1 410 675 Kg.	1 297 000 Kg.
- tyske —	54 000 -	232 000 -
Ialt	1 464 675 Kg.	1 529 000 Kg.

Man maa gaa tilbage til Aarene 1890 og 1889 for at finde Sammenligningspunkter for Omfanget af Klipfiskimporten til Nordspanien, der ifjor ligesom i nævnte Aar androg til 22½ Million Kg., medens det sædvanlige dreier sig om ca. 20 Millioner Kg. Denne forøgede Import kan væsentlig skrives paa Regning af den usædvanlige Tilførsel af islandsk Vare, idet den norske Import, skjønt den største hidtil noterede (nær 18 Millioner Kg.), dog i Forholdet til Totalkvantummet ikke indtager samme høie Procentgrad som Aaret forud, hvor den udgjorde over 81 %. Som det vil sees af ovenstaaende Statistik er Bundteforsendelserne i stærkt Stigende, en naturlig Følge af de mere lettede og regelmæssige Kommunikationer. -- Til trods for at Frankrig hele Aaret udover opretholdt sin Modus vivendi med Spanien, der fremdeles fortsættes fra 1 Januar 1894, og Toldsatserne altsaa ere ensartede med de øvrige Landes, vedblev dog Tilførselen at nedgaa med lidt over 6 %, medens den franske Import for Aar 1888 udgjorde næsten 26 % af det totale Kvantum.

Tilførslerne af Shetlandskfisk var ifjor høist ubetydelige og Totalkvantummet kan betegnes som det laveste hidtil noterede, medens det modsatte var Tilfælde med Islands- og Færøfisk, der ifjor indtog en i Forhold til de sidste Tiaar særlig fremskudt Stilling. Skjønt der ved Sammenligning mellem vort og det danske Produkt ikke kan være Tale om nogen særlig Konkurrence, idet vor Klipfisk nærmest er bestemt for det store Masseforbrug, medens den fortrinlige og yderst omsorgsfuldt preparerede islandske Vare navnlig finder sin Afsætning blandt de bedre stillede Klasser i de store Kystbyer, har dog Islandsfisken i 1893 fundet Indpas ogsaa i Ind-

landet, særligt paa Grund af den billige Pris, hvortil den af Hensyn til et usædvanligt rigt Fiske og den lavere Toldsats af 4.80 pr. 100 Kg. har kunnet afhændes. — Islandsfisken har til enkelte Tider i Aarets Løb kunnet sælges endog 10 Rvn. billigere for 1ste Sort end den norske, noget hidtil ukjendt i Klipfiskhandelens Historie.

At berøre Kvaliteten af den norske Klipfisk i 1893 skulde være væsentlig at gjentage Udtalelser i tidligere Aarsberetninger. — Kun Nyfiskpartierne kunne betegnes som nogenlunde smuk Vare. Det grændser næsten til Ironi at betegne den for den pyrenæiske Halvø bestemte saakaldte Skibning som „Bacalao imperial“. Varen er i Almindelighed daarlig og yderst tarvelig, specielt gjælder dette Finmarksfisken. Klipfisken var ifjor ikke meget plaget af Sop, Tilførselen var jevn og den livlige Efterspørgsel gjorde at Lagerne stadig rømmedes. De vedblivende uheldige Kursforholde virkede naturligvis influerende paa Priserne, skjønt Fluktuationerne i samme var mindre end i tidligere Aar, og Prisfaldet skede mere jevnt. Nedenstaaende Opgave vil vise Prisforandringerne for hver Maaned sammenlignet med de paa Bilbao Børs noterede à vista Kurser paa London for de sidste 3 Aar.

	1891		1892		1893	
	Real d. vell p. 50 Kg.	Kurs paa London	Real d. vell p. 50 Kg.	Kurs paa London	Real d. vell p. 50 Kg.	Kurs paa London
Januar . . .	150	25.75 $\frac{1}{2}$	188	28.70	166	29.50
Februar . . .	156	26.00	190	28.75	162	29.55
Marts . . .	150	25.87	190	29.44	166	29.25
April . . .	164	25.63	188	29.50	170	28.95
Mai . . .	190	26.25	190	28.74	184	29.50
Juni . . .	186	26.50	174	28.67	174	29.30
Juli . . .	184	26.92	166	28.70	168	30.15
August . . .	184	27.20	164	29.05	164	30.26
September . .	188	27.35	166	28.85	166	30.50
Oktober . . .	188	27.85	170	29.00	166	30.40
November . . .	186	28.70	172	29.00	160	30.95
December . . .	188	27.94	168	29.35	156	30.90

Trælæst. Til Nordspaniens Havne indførtes Aar 1893 af saget Virke:

Importsted	Fra Norge	Fra Sverige	Fra Finland	Fra Nordamerika	Til sammen
Bilbao	Kbm. 2 102	36 491	5 081	5 305	48 979
Santander	- 8 327	18 082	841	—	27 250
Gijon	- 3 977	3 698	—	—	7 675
Coruna	- —	3 376	—	1 681	5 057
Vigo	- —	1 529	—	980	2 509
San Sebastian . . .	- —	1 812	—	—	1 812
Pasajes	- —	1 689	—	—	1 689
Avilés	- —	684	—	—	684
Ferrol	- —	632	—	—	632
Ialt Kbm.	14 406	67 993	5 922	7 966	96 287

Aar 1892:	Ialt Kbm.	122 526	(hvoraf til Bilbao	64 056)
- 1891:	-	103 972	— - —	56 909)
- 1890:	-	111 038	— - —	58 036)
- 1889:	-	111 823	— - —	60 794)
- 1888:	-	95 605	— - —	50 921)

Totalimporten i 1893 sammenlignet med Aaret forud viser altsaa en Formindskelse af over 26 000 Kbm., der i sin Helhed falder paa den norske og svenske Export, nærmest den førstnævnte, der nedgik i det Hele med over 16 000 Kbm. Grunden hertil er at søge i de under Fjoraaret i Santander ophobede Lagere af norsk Høvlelast, der i Løbet af første Halvaar 1892 importeredes i stor Skala, foranlediget ved den fra 1ste Juli nævnte Aar indtraadte betydelige Toldforhøjelse fra Ptas 2 til Ptas 9 pr. Kbm. Opførelsen af 2 større Dampsaage og Høvlerier i Santander, der med det snarest vil sættes igang, i Forbindelse med de i Bilbao allerede eksisterende 4 større Høvlerier vil for Fremtiden umuliggjøre videre Import heraf fra Norge.

Nedgangen i Importen fra Sverige, der androg til ca. 2 000 Kbm., maa, bortset fra de store Beholdninger ved Aarets Indgang, nærmest tilskrives den store Prisorøgelse fra Producenternes Side i Forbindelse med den forøgede Told og yderligere Stigning i Kurserne paa Francs og Sterling. Medens en god Høst i Castilien, Santanders Opland, medførte livlig Efterspørgsel derfra, gjaldt det modsatte i Bilbao, hvor den Byggespekulation, der saa stærkt var bleven forceret i de sidste Aar, nu er slaaet over i sin Modsætning. Udsigterne for det indgaaende Aar er derfor ingenlunde lyse.

De omtrentlige Salgspriser, der selvfølgelig varierer efter Kvantitet og Lastens Beskaffenhed, var følgende:

			1892		1893.
Planker	$\left. \begin{matrix} 4 & \times & 9 \\ 3 & \times & 11 \\ 3 & \times & 9 \end{matrix} \right\}$	Toms ca. P.tas 320 pr. Stdr.		ca. P.tas 356 pr. Stdr.	
Battens	$\left. \begin{matrix} 3 & \times & 8 \\ 3 & \times & 7 \\ 2\frac{1}{2} & \times & 7 \end{matrix} \right\}$	— . . . 230 .		. . . 260 .	
Høvlelast	6 $\times$ 4 $\frac{1}{2}$	— . . . 250 .		. . . 300 .	
Bjælker		— . . . 300 .		. . . 320 .	

Træmasse. Importen heraf til Nordspanien saavel af norsk som svensk Produktion var særdeles livlig. Ifølge fra vedkommende Exportører hjemme Konsulatet velvilligst tilstillede Opgaver sammenlignet med det statistiske Materiale, der hernede har kunnet indhentes, havde Indførselen Aar 1893 følgende Omfang:

Norsk Masse.

Importsted.	Slags.	Kvantitet.	Tilsammen.
Bilbao . . .	Mekanisk tør	1 200 Tons pr. direkte Skib	1 550 Tons
— . . .	Kemisk	350 — — —	
Pasajes . . .	Mekanisk	2 500 — — —	
— . . .	Kemisk	300 — — —	
— . . .	Mekanisk	100 — via Antwerpen	2 900 —

Ialt norsk Masse 4 450 Tons

Svensk Masse.

Bilbao . . .	Mekanisk tør	825 Tons	I Transit	855 Tons
— . . .	Kemisk	30	—	—
Pasajes . . .	Mekanisk	240	pr. direkte Skib	
— . . .	—	730	I Transit	2 020 —
— . . .	Kemisk	1 050	—	—

Ialt svensk Masse 2 875 Tons
Tilsammen norsk og svensk Masse 7 325 Tons

Det til Bilbao importerede Kvantum har i sin Helhed fundet Anvendelse i de nærvæd Bilbao eksisterende 2de Papirfabriker (nærmere beskrevne i Konsulatets Aarsberetning for 1892) „Papelera Vizcaina“ og „La papelera del Cadagua“. De i Pasajes udlossede Kvantum afser nærmest at forsyne Papirfabrikerne i Omegnen af Tolosa og Navarra; endel Partier afsendes ogsaa videre pr. Jernbane til Catalonien. Denne i de sidste Aar betydeligt stigende Import fra vore Lande har naturligvis ikke kunnet undlade at henlede de spanske Papirfabrikanters Opmærksomhed paa Muligheden af i selve Landet at skaffe sig sit Behov af Raamateriale tilfredsstillet. Den Plan at anlægge Træmassesfabriker i Nordspanien, der i længere Tid har været drøftet inden Handelsstanden, er nu bleven til Virkelighed ialfald i Bilbao, idet et Aktieselskab netop i disse Dage er stiftet for Tilberedelse af kemisk Træmasse. Ligeledes i Provinsen Guipuzcoa ved Lesaca tæt ved den franske Grænse paatænkes anlagt en lignende Fabrik. Det vides dog ikke, hvorledes man med Udsigt til lønnende Afkastning vil kunne skaffe sit nødvendige Raamateriale i disse yderst træbare Trakter.

Forarbejdet Jern. Dels direkte fra Stockholm, dels via Antwerpen indførtes til Bilbao 90 Tons svensk Stangjern, formentlig til Brug ved de hersteds i de sidste Aar oprettede 2de store Fabriker for Tilvirkning af Hesteskosøm.

Nogen Import af Sprit eller Øl fra vore Lande vides i det forløbne Aar ikke at have fundet Sted. De nye Toldsatser P.tas 160 pr. Hl. for Sprit og P.tas 15 + en stærkt forhøjet Konsumtionstold for Øl, virker næsten som et Importforbud.

Import og Export. Af de af Bilbao Havnekommission udarbejdede statistiske Opgaver omfattende Finansaaret 1ste Juli 1892—1ste Juli 1893 sammenlignet med de for samme Tidsrum 1891—92 udarbejdede fremstiller sig følgende Forhold:

		1ste Juli 1891—1ste Juli 1892.		1ste Juli 1892—1ste Juli 1893.	
		Tons.	Ialt Tons.	Tons.	Ialt Tons.
Import	{ Udlandet	633 020	{ 754 568	628 198	{ 759 864
	{ Kystfart	121 548		131 666	
Export	{ Udlandet	3 619 082	{ 3 764 604	4 207 224	{ 4 368 967
	{ Kystfart	145 522		161 743	
Forskjel.					
		Tons.	Ialt Tons.		
Import	{ Udlandet	÷ 4 822	{ + 5 296		
	{ Kystfart	+ 10 118			
Export	{ Udlandet	+ 588 142	{ + 604 363		
	{ Kystfart	+ 16 221			

Ved en nærmere Granskning af ovenstaaende Tabel fremgaar, at Importen af udenlandsk Kul og Stykgods har været i Tilbagegaaende, ligesom Exporten af Jernerts og Stykgods i Kystfarten. Indførselen af spansk Kul samt Jernmalmexporten til Udlandet viser derimod Fremvæxt, der for sidstnævntes Vedkommende er ganske betydelig.

Handelsbalancen idethele viser en Fremvæxt af 599 067 Tons, der hovedsagelig skyldes den tiltagende Malmexport. Nedenstaaende Tabel giver et Overblik over Handelsrørelsen i de sidste Aar:

Aar.	Import Tons.	Export Tons.	Total Tons.
1878—79	144 977	1 195 422	1 340 399
1888—89	530 155	3 879 816	4 459 972
1889—90	684 367	4 354 038	5 038 405
1890—91	822 235	3 911 840	4 734 075
1891—92	754 568	3 764 604	4 519 172
1892—93	759 864	4 368 967	5 128 831

Sammenligningen med 1878—79, i hvilket Aar man paabegyndte Forbedringerne af Floden, viser en Importforøgelse af 524 %. Exporten sammenlignet med nævnte Aar viser ogsaa betydelig Fremgang, idethele 373 %.

Jernmalmexporten var ifjor ganske betydelig, næst efter Aar 1890 det høiest noterede. Der exporteredes idethele fra Bilbaos Minefelter 4 064 880 Tons; hertil kommer ca. 300 000 Tons fra de inden Provindsen ved Kysten beliggende Gruber Saltacaballo, Dicio og Povená. Salgspriserne f. o. b. var omtrent de samme som Aaret forud eller fra 8 sh. 9 d til 9 sh. 3 d for Campanil og fra 5 sh. 9 d til 6 sh. 9 d for Rubio, alt efter Kvalitet. Disse Priser ere i og for sig lave, men havde Exportørerne paa den anden Side en Fordel ved de ifjor stedse stigende Kurser paa London.

Som en Illustration af Byen Bilbaos raske Fremskridt hidsættes en Opgave over Folkemængdens Stigning i Forbindelse med en Beregning over sammes budgetterede Indtægter:

Aar	Folke- mængde.	Budgetterede ordinære Indtægter.
1878	34 200	1 177 078 P.tas
1883—84	42 600	1 433 208 —
1887—88	50 770	2 133 253 —
1890—91	62 500	3 053 449 —
1892—93	70 000	3 575 541 —

I det korte Tidsrum af 14 Aar er altsaa Folkemængden fordoblet og de budgetterede ordinære Indtægter mere end tredoblet.

Havnearbejderne. Efter Afsluttelsen af Grundfundamenteringen for den i tidligere Aarsberetninger omhandlede Molo ved det vestre Indløb har man i Aarets Løb paabegyndt sammes Overbygning i en Længde af 200 Meter, og antages det at de tilbagestaaende 350 Meter vil kunne fuldendes i Løbet af 2 Aar. I disse Dage er netop afsluttet Kontrakt om Bygningen af den anden Molo ved det østre Indløb fra Pynten „La Begona“ i en Længde af 1 072 Meter, hvorpaa Arbejderne paabegyndes i Sommerens Løb. Den fuldførte Del af Moloen sees allerede at have haft Indflydelse paa Strømforholdene paa selve Baren og dette i Forbindelse med stadig fore-

tagne Muddringer har gjort selve Indseilingskanalen bredere og sikrere for Navigationen. Der har heller ikke i Aarets Løb indtruffet nogensomhelst Stranding af Fartøier paa Baren.

Arbejderne med den i forrige Aarsberetning omhandlede Kailængde af 760 Meter ved Olaveaga, ca. 2 Km. nedenfor Bilbao paa den vestre Side af Floden, er nu afsluttede.

Antallet af ved Nattehøivande, hvor Floden i en Længde af 5 Km. oplyses elektrisk, ind- og udgaaende Fartøier udgjorde ifjor 1 682 mod 1 547 Aar 1892.

Angaaende Havneforholdene i Avilés, en Havn der i de sidste Aar har været besøgt af flere af vore Fartøier med Trælastladninger, skriver Vicekonsulen i Gijón bl. a.:

„Dybden i Kanalen, der fra Havet fører op til Avilés's Havn, kan ifølge officielle Meddelelser fra Marinemyndighederne dersteds anslaaes til 22 Fod ved Springtid og 17' ved neap, men bør ikke Skibe, som stikke dybere end henholdsvis 18 og 15', forsøge Kanalen, da der isaafald vilde være Fare for Grundstødning specielt ved „Rechalda“ Klippe i Nærheden af Byen. Er Skibet først lykkelig kommet ind i Havnen, kan det ligge „always afloat“, da der dersteds er fra 4 Metre 60 til 6" Dybde.“

Uddrag af Indberetning fra Vicekonsulen i Santander.

Santander, beliggende i Provindsen af samme Navn, er en af Nordspaniens vigtigere Handelsbyer med henimod 45 000 Indbyggere. Byen har en udmærket Beliggenhed ved en fra Havet indgaaende Bugt, der danner Havnen, som uden Tvivl er den største og sikreste paa den cantabriske Kyst. Den er godt beskyttet mod nordlige og vestlige Vinde og har en ganske bred rummelig og let Indseiling fra Søen, østenfor „Cabo Mayor“ og den længere inde liggende Ø „Mauro“, der begge er forsynede med Fyrtaarn af respektive 2den og 5te Klasse. Sundet paa begge Sider af Øen „Mauro“ er farbart, men af større Skibe er det østlige Indløb at foretrække paa Grund af dets større Bredde og Dybde. Paa Fastlandet ved det vestre Indløb forbi „Mauro“ ligger en Signalstation let synlig østenfor „Cabo Mayor“. Ved Indløbet til Havnen er mindste Dybde 19 engelske Fod paa Lavvande og i Bugten 24 engelske Fod. Paa den søndre Side af Indløbet ligger en større Sandbanke, hvor der under Storm af nordvestlige, nordlige og nordøstlige Vinde er stor Braadsjød, og derfor kræver Fartøiernes Opmærksomhed, og hvor enkelte Fartøier uden Lods har lidt Skibbrud. Speciel Forsigtighed kræves der af Seilskibe under Storm, og bør alle Fartøier under Indseilingen stedse holde saa nær op til „Mauro“ som muligt. I Almindelighed kommer Lods ombord lidt udenfor eller tværs af „Mauro“, og saasnart man kommer indenfor Odden af Fastlandet findes god, sikker Ankerplads. Seilfartøier kan med nordlige og østlige Vinde paa stigende Vande gaa lige ind paa indre Havn uden Hjælp af Slæbedamper. Af saadanne gives der flere, tilhørende et og samme Kompani. Prisen for Slæbning bør akkorderes og varierer efter Distancen og Fartøiets Størrelse fra £ 5 til £ 20 eller mere, alt efter Omstændighederne.

Saa vel angaaende Havneafgifterne som Reglerne for Lastning og Losning er særskilt Indberetning i sin Tid afgivet.

De mest anvendte Kaier er de saakaldte „muelles de Maliano“ (alle Trækaier), der ligger paa Byens sydvestre Side. De bestaar af 8 fra den indre Lang-Kai udgaaende Pirhoveder, hvor der findes følgende Dybder paa laveste Vandstand:

Ved No. 1, 2, 3 og 4 udgaaende Kai	22 eng. Fod
— - 5	17 à 18 - -
— - 6	23 - -
— - 7	20 - -
— - 8	17 - -

Bunden ved alle disse Kaier bestaar af Dynd eller løs Mudder. Ved Langbryggerne mellem de udgaaende Kaier, hvor Fartøier lossere og lader, „not always afloat“ paa blød Muddergrund, varierer Dybden fra 3 til 8 Fod paa Lavvande med 11 indtil 16 Fod paa Høivande. Ved Jernbanens Kai lige nedenfor Maliano, hvor Skibe pleier at losse Kul og laste Mineral, er Dybden ved laveste Vandstand 20 Fod med blød Muddergrund. Ved „El muelle de Abaredo“ (Byens) 20 Fod eng. blød Muddergrund. Ved „El muelle de la Mouja“ (Byens) 19 Fod eng. blød Muddergrund ved Kaiens Vestside og Sten paa den østre Side. Ved „El muelle de Dehesa“ (Byens) 13 Fod, overalt Stenbund.

Klipfiskimporten til Santander foregaar i Reglen væsentligst pr. norske Dampskibe fra 2—400 Reg.-Tons, men ogsaa for en Del pr. tyske Dampskibe, tilhørende Dampskibsselskabet „Neptun“ i Bremen, der underholder omtrent maanedlig Afgang fra Norge.

Af Trælast importeres der gjennemsnitlig pr. Aar ca. 6 000 Standard. Importen sker for det meste pr. engelske Dampskibe og norske Seilskibe for 4 à 600 Std. Fragterne varierer efter Aarstiden fra Ptas 45 til 50 pr. Std. fra Østersøen. Kul importeres der i betydelige Kvanta fra England pr. engelske Dampskibe, der for en stor Del ligger i regelmæssig Fart paa Santander og for udgaaende laster Jernmineral for britiske Kulhavne. Fra New-York kommer der aarlig store Kvanta af raa Tobak til det spanske Monopol Kompagni, som herfra forsyner de øvrige Byer paa Nordkysten. Santander anløbes maanedlig saavel for syd-som nordgaaende af de mellem Mexiko, Cuba, Spanien og Nord-Frankrig (Havre) gaaende spanske Paketbaade tilhørende La Compania Transatlantica i Barcelona, samt ogsaa maanedlig af franske Paketbaade i samme Rute. Flere større spanske Dampskibe underholder ugentlig Rute mellem Liverpool, Santander, Cuba og de forenede Stater. Desuden anløbes Santander af mange tyske og spanske Dampskibe i regelmæssig Fart paa London, Liverpool, Hamburg og Antwerpen.

Paa den anden Side af Havnen ligger et Kvarantæne-Lazaret, hvor alle Fartøier, bestemte til Byerne mellem den fransk-spanske Grænse indtil Avilés inklusive fra epidemibesmittede Havne henvises.

I Forbindelse med Santander fortjener en paa den anden Side af Bugten liggende By Astillero speciel Omtale. Den er af ganske ny Opkomst, men gaar utvivlsomt en stor Fremtid imøde, af Betydning for Skibsfart og Handelsrørrelse. Den har for Tiden 2 større Fabriker for Rafinering af Petroloum, der i raa Tilstand importeres direkte i betydelige Kvanta. Endvidere har to store Mine-Kompagnier der sin Export af Jernmineral, som om kort Tid ventes at andrage til ca. 2 à 300 000 Tons aarlig. Disse Udfragter noteres næsten udelukkende paa de store Markeder som London, Paris, Antwerpen, Rotterdam etc., sjelden her.

Den mindste Dybde for at flyde op til Astillero, hvor Petroleumsfabrikernes Kaier ligger, og Mac-Lennans Mineral-Export foregaar, er 18 eng. Fod, kun undtagelsesvis 1 Fod mindre, men paa høieste Springtid vil Fartøier med ligetil 22 à 23 Fod kunne flyde op. Til den lidt længere op liggende San Salvador Kai, hvor ogsaa Mineral exporteres, er mindste Dybgaaende ca. 17 Fod. Ved Lavvande ligger Fartøierne i Bunden, der overalt bestaar af løs Dynd.

Lodspenge fra Santander Havn til Kvarantæne-Lazarettet og omv. er $\frac{1}{2}$ Taxt af indgaaende. Lodspenge fra Santander Havn til Astillero og omv. er $\frac{1}{4}$ Taxt af indgaaende. Lodspenge fra Santander Havn til San Salvador og omv. er $1\frac{1}{2}$ Taxt af indgaaende.

Santander staar i direkte Forbindelse med Madrid ved Jernbane, ca. 500 Km. lang, der blandt Byer af Betydenhed passerer Torrelavega, Runosa, Palencia, Valladolid, Avila, Segovia og Escorial. Endvidere udgaar fra Santander en Jernbane til Solares, der om faa Aar forlænges til Bilbao, samt en anden til Cabezon de la Sal, der senere vil forlænges gennem Provinsen Asturias til Oviedo. De fleste Kaier staar i Forbindelse med de respektive Jernbaner, saa Lodsning og Lødning kan foregaa direkte paa og af Jernbanevogn. Ved Indløbet til Havnen ligger Badestedet „Sardinero“ meget besøgt af Badegjæster om Sommeren.

De vigtigste Consignatører og Skibsmæglere for fremmede Fartøier er: Hr. E. Tonning (norsk) Muelle No. 26. Hr. Modesto Pineiro Muello No. 15. Hr. Carlos Hoppe & Co. (tydsk) Muello No. 17.

Vicekonsulatets Kontor er beliggende ret op for Maliano Kai No. 3.

Alfred Kirsebom.

Kjøbenhavn.

Norske Fartsgier.	Med Ladning.		I Ballast		Tilsammen.				Brutto- fragter.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.			
							Ant.	Tons.	Kr.	
I. Ankomne.										
Fra Norge til Hovedsta- tionen	45	5 714	3	478	48	6 192	-	-	45 840	
„ Norge til Vicekon- sulstationerne	491	38 781	4	1 373	495	40 154	-	-	200 367	
„ Sverige til Hoved- stationen	8	618	3	564	11	1 182	-	-	5 350	
„ Sverige til Vicekon- sulstationerne	41	3 387	5	636	46	4 023	-	-	29 391	
„ andre Lande til Ho- vedstationen	98	38 510	3	306	101	38 816	-	-	806 276	
„ andre Lande til Vi- cekonsulstationerne .	426	108 022	26	3 823	452	111 845	-	-	1 017 449	
Ialt	1 109	195 032	44	7 180	1 153	202 302	416	126 618	2 104 673	
II. Afgaaede.										
Til Norge fra Hovedsta- tionen	8	1 172	60	14 273	68	15 445	-	-	4 305	
„ Norge fra Vicekon- sulstationerne	225	33 680	525	68 000	750	101 680	-	-	111 305	
„ Sverige fra Hoved- stationen	7	1 346	40	8 507	47	9 853	-	-	830	
„ Sverige fra Vicekon- sulstationerne	1	50	85	14 417	86	14 467	-	-	1 000	
„ andre Lande fra Ho- vedstationen	18	4 819	25	16 112	43	20 931	-	-	18 350	
„ andre Lande fra Vi- cekonsulstationerne .	85	15 994	67	21 609	152	37 603	-	-	148 040	
Ialt	344	57 061	802	142 918	1 146	199 979	413	123 772	283 830	

For Havari ankom 5 Skibe dr. 1 776 Tons.

Af svenske Skibe ankom 3 901 dr. 492 475 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Kr. 2 950.03, Vicekonsulstationerne 8 008 03 hvoraf tilfaldt Konsulskassen 4 004.02.

Af svenske Skibe ved Hovedstationen 6 540.76, ved Vicekonsulstationerne 12 787.75 hvoraf tilfaldt Konsulskassen 6 393.83. Ialt tilfaldt Konsulskassen Kr. 19 888.69. Expeditionsafgifter af norske Exp. Kr. 835.25, af svenske Kr. 3 469 25.

Paa norske Skibe afmønstredes 240, paamønstredes 184, rømte 4 Mand.

Aarsberetning dateret 28 Marts 1894.

Den norske Skibsfart fordeler sig paa følgende Maade:

	Seilfartøier		Dampfartøier.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ved Hovedstationen	97	17 921	63	28 269
- Vicekonsulaterne:				
Sjælland og Øerne	177	24 842	79	27 677
Jylland	410	28 157	223	57 428
Island	53	4 764	51	13 244
Summa	737	75 684	416	126 618

Nedenstaaende Oversigt udviser Forholdet mellem den norske Skibsfart i 1892 og 1893.

Ankomne Fartøier:

	1892.		1893.		Forøgelse.		Formindskelse	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Med Ladning	1 166	205 451	1 109	195 032	—	—	67	10 419
I Ballast	42	5 967	44	7 270	2	1 303	—	—
Summa	1 218	211 418	1 153	202 302	--	—	65	9 116

Afgaaede Fartøier:

Med Ladning	367	61 293	344	57 061	—	—	23	4 232
I Ballast	852	152 377	802	142 918	—	—	50	9 459
Summa	1 219	213 670	1 146	199 979	—	—	73	13 691

Bruttofragter:

Ank. Fartøier	Kr. 1 855 425	Kr. 2 103 673	Kr. 249 248
Afg. —	- 248 378	- 283 830	- 35 452

Den norske Skibsfart for ankomne Fartøier til Distriktets Havne i Aaret 1893, fordeler sig saaledes:

Kjøbenhavn 160, Tuborg 7, Helsingør 16, Holbek 11, Roeskilde 7, Nykjøbing paa Sj 4, Kallundborg 24, Korsør 12, Nestved 14, Vordingborg 5, Præstø 9, Faxe 10, Kjøge 11, Skjelskør 4, Stege 14, Stubbekjøbing 1, Nykjøbing p. F. 9, Nakskov 12, Bandholm 14, Rudkjøbing 1, Svendborg 12, Nyborg 5, Odense 35, Assens 4, Middelfart 4, Faaborg 4, Rønne 6, Nexø 1, Kolding 15, Fredericia 11, Veile 25, Horsens 16, Aarhus 34, Ebeltoft 4, Grenaa 9, Randers 22, Mariager 38, Aalborg 70, Skive 28, Lemvig 28, Nykjøbing p. M. 5, Thisted 42, Sæby 10, Frederikshavn 191, Struer 22, Esbjerg 44, Løgstør 18, Læsø 1, Akureyri 11, Eskefjord 40, Isafjord 24, Rejkjavik 29, tilsammen 1 153.

Oversigt over Skibsfarten paa Kjøbenhavn med andre Fartøier end norske og svenske Aaret 1893.

Nationalitet.	Seilfartøier.		Dampfartøier.		Summa.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Danmark	1 144	36 876	3 865	1 042 725	5 009	1 079 601
Rusland	48	11 459	99	68 642	147	80 101
Tyskland:						
Hamborg	1	45	29	48 601	30	48 646
Lybeck	—	—	6	2 285	6	2 285
Slesvig & Holsten . .	51	1 793	46	21 386	97	23 179
Det øvr. Tyskland . .	141	12 952	209	56 954	350	69 906
England	18	4 613	358	320 796	376	325 409
Holland	20	4 306	53	35 431	73	39 737
Belgien	—	—	1	630	1	630
Frankrig	1	172	—	—	1	172
Ialt	1 424	158 216	4 666	1 597 450	6 090	1 669 666

Fortegnelse over de i Danmark etablerede norske og svenske Firmaer.

Firmaets Navn.	Eta- ble- rings- aar.	Interessenternes Navne.	Natio- nalitet	Specialitet.
Kjøbenhavn.				
L. Chr. Gjertsen .	1865	L. Chr. Gjertsen	norsk	Kommissionshandel i Sild og norske Produkter.
Wilh. Schjelderup .	1865	Wilh. Schjelderup	—	Do.
Brødrene Hjort . .	1856	A. E. Hjort, H. J. Hjort.	—	Kolonial og Kornfor- retning.
Carl Norstrand . .	1880	Carl Norstrand	—	Jern og Assurance- forretning.
I. S. Thorvildsen .	1873	I. S. Thorvildsen.	—	Smørforretning.
H. Konow	1860	H. Konow.	—	Skibsreder.
P. T. Wöllner . .	1878	P. T. Wöllner	—	Do.
Tom Tjäder . . .	1880	Tom Tjäder	svensk	Detailforretning.
A. Karlson	1887	A. Karlson	—	Agenturaffär.
Goldschmidt & Nord- holm	1880	Goldschmidt & Nordholm.	—	Farveri og en gros Forretning med Uld og Garn.
Island.				
Akureyri.		Bestyres af:		
E. Berentsen . .	1880	Olaus Housken.	norsk	Kommissionsforretning.

Firmaets Navn.	Eta- ble- rings- aar	Interessenternes Navne.	Natio- nalitet.	Specialitet.
Seydisfjord. G. A. Jonassen . .	1882	Bestyres af: Imsland.	norsk	Export og Kjøbmands- handel.
„Norsk verzlan“ .	1881	L. Johansen.	—	Do.
Otto Wathne . .	1886	Otto Wathne.	—	Kulforretning, Export af Fiskeriprodukter.
Reykjavik. M. Johansen . .	1880	M. Johansen.	—	Kjøbmandshandel.
I. Fredriksen . .	1887	I. Fredriksen.	—	Tømmerhandel.

Antallet af Udvandrere, som i Aaret 1893 bleve saavel direkte som indirekte befordrede gennem herværende Udvandringsagenter, udgjorde med Undtagelse af Mormoner 11 558, nemlig: 6 122 Mandfolk, 3 649 Fruentimmer, 863 Dreng og 9 05 Piger. For 19 Børn var intet Kjøen angivet.

Heraf befordredes til de forenede nordamerikanske Stater 10 808, til Kanada 576, til Sydamerika 105, Sydafrika 30, Asien 6, samt til Australien 33.

Af Mormoner ere i Aaret 1893 befordrede herfra til England for derfra at befordres til Utah 332.

Importen til Danmark af norske og svenske Produkter i Aaret 1893. De vigtigste Indførselsartikler have ifølge meddelt Op-gave udgjort:

Fra Norge.

a. Trævarer:

Tømmer, Planker, Bræder mm.	678 773 Kbf.	hvoraf 1 283 Kbf. til Kjøbenhavn
Egetræ	109 385 -	— - - —
Bygningstømmer (forarb.) .	761 -	15 - - —
Tagspaan	257 Cnt.	3 Cnt. - —
Snedkerarbeide	56 -	30 - - —
Brænde	1 258 Favne	835 Favne - —
Træmasse og Træmel . .	102 130 Cnt.	15 780 Cnt. - —

b. Fisk:

fersk	3 157 Cnt.	hvoraf 1 187 Cnt. til Kjøbenhavn
Sild (saltet)	168 878 -	162 145 - - —
tørret og tørsaltet . . .	1 068 -	771 - - —
Ansjois etc.	762 -	676 - - —

c. Metaller:

Søm og Spiger	3 582 Cnt.	hvoraf 1 451 Cnt. til Kjøbenhavn
-----------------------	------------	----------------------------------

d. Levende Dyr:

Heste	471 Stkr.	hvoraf 128 Stkr. til Kjøbenhavn
-----------------	-----------	---------------------------------

e. Kornvarer:

Byg	382 Tdr. hvoraf	1 Td. til Kjøbenhavn
Havre	4 087 - —	3 969 - - —
Rugmel	7 280 $\mathcal{H}$ —	7 280 $\mathcal{H}$ - —

f. Andre Landbrugs-Produkter:

Kjød	50 929 $\mathcal{H}$ hvoraf	47 178 $\mathcal{H}$ til Kjøbenhavn
Flesk	1 303 - —	— - - —
Margarine	588 774 - —	588 774 - - —
Uld	31 825 - —	31 825 - - —
Æg	252 Snese —	— - - —

g. Papir:

Makulatur og Pakpapir . .	32 469 $\mathcal{H}$ hvoraf	29 965 $\mathcal{H}$ til Kjøbenhavn
Skrive- og Trykpapir . . .	133 788 - —	116 495 - - —

Fra Sverige indførtes bl. A. fersk Fisk 107 963 Ctn., saltet Sild 2 765 Ctn., Ansjos etc. 318 Ctn., Papir 14 320 Ctn., Torvestrø, Søm og Spiger, Træmasse og Træmel 132 720 Ctn., Heste 2 050 Stkr., Smør 134 173 Cnt., Kjød 25 089 Ctn., Flesk 53 893 Ctn., Æg 454 614 Snese, Uld 744 Cnt., Margarin 2 820 Ctn.

Fra Danmark udførtes i Aaret 1893 til Norge:

a. Levende Kreaturer.

Heste	50 Stkr. hvoraf	49 Stkr. fra Kjøbenhavn
-----------------	-----------------	-------------------------

b. Kornvarer.

Uformalet Hvede . .	12 307 Td. hvoraf	736 Td. fra Kjøbenhavn
— Rug . . .	76 008 - —	10 033 - - —
— Byg . . .	63 819 - —	14 160 - - —
— Havre . . .	711 - —	50 - - —
formalet Hvede . . .	3 036 881 $\mathcal{H}$ —	2 412 149 $\mathcal{H}$ - —
— Rug . . .	42 722 - —	200 - - —

c. Andre Landbrugs Produkter.

Flæsk og Skinker . . .	775 665 $\mathcal{H}$ hvoraf	714 347 $\mathcal{H}$ fra Kjøbenhavn
Kjød, alle Slags . . .	2 197 612 - —	1 461 594 - - —
Ister og Fedt . . .	92 399 - —	85 767 - - —
Smør	161 311 - —	131 363 - - —
Æg	262 158 Snese —	154 905 Snese - —

Danmarks Indførsel fra og Udførsel til Udlandet af væsentlige Kornvarer og Smør i Aaret 1893.

	Indførsel.		Udførsel.	
	Pund.	Ton.	Pund.	Ton.
Byg	92 339 050	46 170	74 400 155	37 200
Havre	34 898 780	17 449	16 545 200	8 273
Hvede	144 134 280	72 067	53 124 780	26 562
Mais	168 872 400	84 436	17 833 800	8 917
Rug	97 628 380	48 814	28 016 940	14 008
Hvedemel	18 386 928	9 193	20 883 404	10 442
Rugmel	4 455 820	2 228	4 719 086	2 360
Smør	25 770 030	12 885	98 087 355	49 044

Udførsel fra Danmark til England i Aaret 1893:

Kornvarer.

Byg	236 979	Td. hvoraf fra Kjøbenhavn	35 799	Td.
Havre	109 824	-	—	—
			496	-

Fedevarer.

Flæsk og Skinker	84 650 260	Ⓓ	hvoraf fra Kjøbenhavn	15 333 567	Ⓓ
Kjød, alle Slags .	9 040 332	-	—	—	—
				1 907 193	-
Smør	94 775 691	-	—	—	—
				42 697 376	-
Æg	6 679 500	Snese	—	—	—
				2 357 964	Snese
Fedt og Ister .	437 591	Ⓓ	—	—	—
				134 380	Ⓓ

Til England fra Danmark i 1893 udførtes ingen klovbærende Dyr, paa Grund af det engelske Forbud ligeoverfor Danmark mod Indførsel af disse Husdyr, udstedt den 4 Februar 1892.

Af Heste og Føl udførtes i 1893 til England 127 Stkr. hvoraf 28 fra Kjøbenhavn, 97 fra Esbjerg og 2 fra Horsens.

Hovedmassen af udførte levende Kreaturer gik herfra til Tyskland, naar alene undtages Faar m. m., hvoraf Størstedelen gik til Frankrig nemlig 1 692 Stkr.

Fra Danmark udførtes til Tyskland af levende Kreaturer i 1893: Hornkreaturer: Oxer og Kjør 78 739, Kalve 1 952, Faar m. m. 272, Heste, 10 680, Føl 400, Sviin og Grise 44 244.

Til Tyskland indførtes endvidere fra Danmark 5 838 012 Ⓓ Kjød, alle Slags, hvoraf 1 591 723 Ⓓ fra Kjøbenhavn.

Smørmarkedet i 1893. Det forløbne Aar har i flere Henseender ikke ligget gunstigt for Handelen med Landets store Smørproduktion. Forretningen paa England trykkedes i den første Del af Aaret ved de store Tilførsler af Smør fra Australien og Ny Zeeland og ved den strenge Vinter, som bragte Usikkerhed og Uregelmæssighed i Forsendelsen, forbunden med større Tab for Afskiberne.

Næsten hele Aaret igjennem paavirkedes Forretningen i England desuden af store Arbejdsstandsninger, som svækkede Kjøbeevnen og skadede Markedet. Priserne vare lave i Begyndelsen og Slutningen af Aaret, lavere end sædvanlig, navnlig for Januar, Februar, Marts og December Maaned; kun i Sommertiden vare de høiere end i de senere Aar, nærmest som Følge af den over en stor Del af Europa raadende Tørke, som foraarsagede mindre Tilførsel fra andre til England smørexporterende Lande, som Irland, Frankrig og Holland. Gjennemsnittsprisen i 1893 blev dog 93 Kr., som vel var $4\frac{3}{4}$ Kr. lavere end i 1892 og $2\frac{1}{2}$ Kr. lavere end i 1891, men dog lidt høiere end i 1890 og 1888.

Januar begyndte med en høieste Notering af 100 Kr., som i Løbet af Maaneden gik ned til 92 Kr. og i Begyndelsen af Februar, vel nærmest som Følge af de ved Ispærringen foraarsagede Uregelmæssigheder i Trafiken, til 86 Kr. Prisen hævede sig nu successivt til 96 Kr., og i Begyndelsen af Marts til 98 Kr., men daledede atter og faldt i Løbet af Marts til 84 Kr. I April gik Prisen op til 86 Kr., men var i Slutningen af Maaneden nede i 80 Kr., daledede i Mai yderligere til 74 Kr., men var i Slutningen af Maaneden oppe i 78 Kr. I Juni blev Markedet meget fast ved Fremkomsten af Græssmør, og paa Grund af Tørken i de fleste smørproducerende Lande hævede Prisen sig successivt til 88 Kr. og i Juli til 96 Kr.

Nu indtraadte Flauehed, saa Prisen først i August maatte nedsættes til 92 Kr., men gik i Slutningen af Maanedene op i 98 à 100 Kr. og i September til 104 Kr.

Ved meget flaut Marked i England dalede Prisen først i Oktober til 96 Kr., som atter fremkaldte Kjøbelyst, og ved livligt Marked og aftagende Produktion hævede Prisen sig efterhaanden til 106 Kr. og i November til 108 Kr. som blev Aarets høieste Standpunkt. Prisen dalede nu ved aftagende Begjær sidst i Maanedene til 104 Kr., og i Løbet af December til 92 Kr. I Slutningen af Aaret fæstnede Markedet sig og sluttede med en Notering af 94 Kr.

I secunda Herregaardssmør og Mellemvarer var Forretningen væsentlig til Pladsforbrug og bestod foruden af dansk Smør fornemmelig af finske og russiske Meierivarer. Forbruget her i Kjøbenhavn af ordinært Smør tilfredsstillendes for Størstedelen ved Tilførsel af finsk, russisk og galizisk Bønder-smør, hvorfor Prisen bevægede sig imellem ca. 60 og ca. 80 Øre pr. $\mathcal{H}$.

Oversigt over den maanedlige Gjennemsnitspris i Aaret 1893 efter den høieste Notering for første Klasses Smør i Sammenligning med de foregaaende 20 Aar.

Maaned.	1893	1892.	1891.	1890	1889.	1888.	1887	1886.	1885.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Januar . . .	96	112	102	97	105	98 $\frac{1}{2}$	102	106	114
Februar . . .	91	107 $\frac{1}{2}$	98	97 $\frac{1}{2}$	107 $\frac{1}{2}$	95 $\frac{1}{2}$	93	100	104
Marts	90	103	104	96 $\frac{1}{2}$	103	96	97	95	106
April	84	90	91	91 $\frac{1}{2}$	87	82	84	84	95
Mai	76 $\frac{1}{2}$	90	78	83	84	76	84	82	85
Juni	83 $\frac{3}{5}$	83	78	75	84 $\frac{1}{2}$	84 $\frac{1}{2}$	79	73	82
Juli	95	85 $\frac{1}{2}$	84	74	91	85 $\frac{1}{2}$	91	84	89
August	95	85 $\frac{1}{2}$	88	83	91	84	99	89	96
September . .	104	97	95	94	92 $\frac{1}{2}$	88 $\frac{1}{2}$	102	98	106
Oktober . . .	101 $\frac{1}{2}$	109	107	100	98	99	108	108	114
November . .	105 $\frac{3}{5}$	107 $\frac{1}{2}$	108 $\frac{1}{2}$	107	102 $\frac{1}{2}$	98	105	107	109
December . .	94 $\frac{1}{2}$	103	114	104	105	109 $\frac{1}{2}$	100	109	104
AarenesGjen- nemsnitspris	93	97 $\frac{3}{4}$	95 $\frac{1}{2}$	92	96	91 $\frac{1}{2}$	94 $\frac{1}{2}$	95	100

Maaned	1884.	1883	1882.	1881.	1880	1879	1878	1877	1876	1875.	1874	1873.
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.	Kr	Kr	Kr.
Januar	120	122	135	131	123	115	129	135	133	128	128	115
Februar	123	125	133	128	124	114	130	131	133	128	126	121
Marts	114	121	130	118	130	106	133	132	134	131	132	110
April	106	103	121	114	120	96	111	109	119	105	123	110
Mai	94	100	96	106	98	90	100	104	108	105	107	100
Juni	90	98	98	103	98	82	96	102	109	102	108	100
Juli	92	101	101	111	102	83	94	115	118	115	117	107
August	102	104	104	116	100	83	102	115	122	116	121	108
September . .	113	107	113	119	117	97	110	119	134	119	125	111
Oktober . . .	125	118	119	128	125	110	117	116	134	130	131	116
November . .	117	125	124	135	132	128	120	124	137	120	129	114
December . .	116	124	125	135	126	123	113	130	138	129	128	119
Aarenes Gjen- nemsnitpris	109	112	117	120	117	102	113	119	127	119	123	111

Fragtmarkedet. De danske Farvande var i Vinteren 1893 usædvanlig længe lukket af Is, idet Vinteren begyndte i Slutningen af December 1892 og vedvarede til langt ind i Marts Maaned, og det med en saadan Kraft, at Passagen gennem Sundet var fuldstændig spærret fra den 11 Januar til den 6 Marts. Efter en saa lang Stilstand skulde man tro, at en stærk Trafik maatte udvikle sig, men den udeblev tildels og alt syntes at gaa sin jevne Gang. Nogen synderlig Export af Landets egne Kornvarer fandt ikke Sted og Importen af Foderstoffer var heller ikke paafaldende stor; først hen i Juli og August Maaned, efter en ualmindelig tør Forsommer, hvor Høghøsten var ualmindelig ringe, kastede Spekulationen sig over Foderstoffer og disse importeredes efter en stor Maalestok, navnlig Klid. Der betaltes ikke høje Fragter, men omtrent 12 Frs. pr. Ton Klid fra Belgien, 10 sh. à 12 sh. 6 d fra Østbritannien og 9 à 10 Rm. fra Preussen.

Importen af Træ til Danmark var omtrent normal og til lave Fragter. Der betaltes ca. 24 Rm. pr. Stand. Bræder fra Hernøsand Distrikt til gode Provindspladser og et Par Reichsmark mindre for Dampskibe til Kjøbenhavn.

Kun henimod Efteraaret var der en Periode hvor der syntes Trang for Skibe til Trælast, navnlig fra Finland, og Befragterne nødtes til at indrømme højere Rater; men dette Forhold holdt sig ikke Sæsonen ud.

Efter en forholdsvis god Høst af Byg blev der i Begyndelsen af Efteraaret afskibet adskillige Bygladninger til England, men til lave Rater. Der betaltes 1 sh. 6 d à 1 sh. 9 d til Østkysten pr. 448 Lbs, men nogen rigtig Eyne til Export af Kornvarer var her dog ikke, idet Landmændene, der var i Trang for Foderstoffer efter den lange Tørke, for en stor Del fodrede deres egen Kornhøst op.

Opgave over de herpaa Pladsen særlig gangbare svenske og norske Obligationer.

Omsætningen af disse paa Kjøbenhavns Børs har ligesom i det foregaaende Aar, kun havt et mindre Omfang, hvilket uden Tvivl særlig hidrører derfra, at disse Papirer for Tiden væsentlig befinde sig paa faste Hænder.

Kurserne har i Aarets Løb gennemgaaende erfaret en Stigning, hvilket vil sees af nedeustaaende Sammenstilling.

Navn		Januar		December	
5	% Gøteborg Kom. af 1869 . .	103	à 104	% 104 $\frac{3}{4}$	à 105 $\frac{1}{4}$ %
5	- — — — 1873 . .	104 $\frac{3}{4}$	- 106	- 107	- 108
5	- Stockholm — — 1869 . .	101	- 103	- 104	- 106
4	- — — — 1880 . .	99 $\frac{1}{2}$	- 100	- 100 $\frac{3}{4}$	- —
3 $\frac{1}{2}$	- — Hyp. — 1886 . .	89 $\frac{1}{2}$	- 91	- 91 $\frac{3}{4}$	- 93
3 $\frac{1}{2}$	- — Kom. — 1887 . .	89 $\frac{1}{4}$	- 91	- 91 $\frac{3}{4}$	- 93 $\frac{1}{2}$
4 $\frac{1}{2}$	- — Hyp. — — . .	100 $\frac{1}{2}$	- 101 $\frac{1}{2}$	- 102	- —
4	- Skaanske — — — . .	99 $\frac{1}{2}$	- 100	- 100	- —
4	- Norske — — 1884—85	—	- —	- —	- —

For de norske Obligationers Vedkommende kan ingen Kurs opgives, eftersom der hele Aaret igjennem hverken har været Kjøber eller Sælger i Markedet.

Her paa Pladsen findes iøvrigt forskjellige andre svenske og norske Obligationer, men ingen af disse ere optagne til officiel Kursnotering paa Københavns Børs, og som Følge deraf kan ingen Pris angives for dem, ligesom der overhovedet ikke bliver noget bekendt om, naar Omsætning finder Sted og i hvilket Omfang.

Ølskatten. Med Henvisning til hvad i Aarsberetningen for 1892 er bleven meddelt angaaende Resultaterne i det 1ste Driftsaar fra 1 Oktober 1891 til 30 September 1892 af Lov af 1 April 1891 om en Ølskat m. m., kan, efter Generaldirektoratet for Skattevæsenets nu bekendtgjorte Beretning angaaende Resultaterne af samme Lov under 2det Driftsaar fra 1 Oktober 1892 til 30 September 1893, anføres følgende:

Tilvirkning af skattepligtigt Øl har ligesom i det foregaaende Driftsaar fundet Sted i 43 Bryggerier og 2 Malteextraktfabriker. Af nævnte 43 Bryggerier have 7 alene tilvirket skattepligtigt Øl, Resten baade skattepligtigt og skattefrit Øl.

Af skattepligtigt Øl er der fraført Bryggerierne til Forbrug her i Landet i 1892—93 515 423.26 Tdr., hvoraf Skatten er erlagt med 3 607 962 Kr. 86 Øre, 1891—92 477 976.02 Tdr., hvoraf Skatten er erlagt med 3 345 832 Kr. 31 Øre, hvilket er en Merindtægt i 1892—93 af 262 130 Kr. 55 Øre.

Tages imidlertid Hensyn til, at det antages at der for at spare Skatten er udleveret fra Bryggerierne i September Maaned 1891 16 000 Tdr. skattepligtigt Øl, som først ere forbrugte efter den 1 Oktober, har Forbruget været 1892—93 515 423.26 Tdr., 1891—92 493 976.02 Tdr., altsaa et Merforbrug i 1892—93 af 21 447.24 Tdr.

Uagtet der saaledes har været en ret betydelig Stigning i Forbruget i det sidst forløbne Aar, antager man dog, at man ikke deraf kan slutte til Tendents til Stigning i Forbruget af Øl i Almindelighed, men at Stigningen nærmest maa betragtes som forbigaaende og en Følge af Veirforholdene. Sommeren 1893, hvorpaa Merforbruget hovedsagelig falder, har nemlig været mere end almindelig varm og tør, og det er en Erfaringssætning, at varmt og tørt Veir altid bevirker et stort Ølforbrug. Til Støtte for nævnte Antagelse anføres en Tabel, hvori er angivet Middeltemperaturen i hele Danmark for de enkelte Maaneder i Driftsaarene 1891—92 og 1892—93 efter Opgivelse fra Metereologisk Institut tilligemed Forbruget af skattepligtigt

Øl i samme Maaneder. Af denne Tabel sees, at i Januar og Februar Maaneder 1893, hvor Temperaturen var lavere end i de samme Maaneder i 1892, var Ølforbruget mindre, og i Maanederne Marts—August, hvor Temperaturen var højere, var Ølforbruget større.

En Omstændighed, der ogsaa tyder paa at Stigningen i Forbruget af skattepligtigt Øl i 1892—93 skyldes særlige Forhold, er, at den ikke har været forbunden med en tilsvarende Nedgang i Brændevinsforbruget, men tvertimod har der været en Stigning i dette.

I Tidsrummet fra 1 Oktober 1892 til 30 September 1893 har Brændevinsproduktionen nemlig andraget 16 764 248 Potter (1 Pot = 0.9661 Liter) Alkohol à 100 %, og da efter underhaanden indhentet Oplysning Beholdningerne af Spiritus ved Slutningen af Aaret vare smaa ligesom ved Aarets Begyndelse, maa man antage, at Produktionen er omtrent lig Forbruget, medens Brændevinsforbruget i 1891—92 var ca. 16 600 000 Potter Alkohol à 100 %.

Udførslen fra Bryggerierne af skattepligtigt Øl til Udlandet uden Erleggelse af Skatten har 1892—03 andraget 15 187.62 Tdr. imod 16 669 81 Tdr. i 1891—92.

I 1892—93 fandtes der 274 Bryggerier, som udelukkende tilvirkede skattefrit Øl, samme Antal som Aaret før. Deres samlede Produktion af skattefrit Øl har i 1892—93 efter Opgjørelse af Bryggeriernes autoriserede Handelsbøger været 918 532 Tdr., medens den i 1891—92 udgjorde 891 974 Tdr. Der har saaledes tilsyneladende været en Stigning tilstede, men dette er dog neppe Tilfældet, idet Forskjellen sandsynligvis kommer af, at Tallet for 1891—92 ikke er nøjagtigt, da det hidrører fra mundtlig Opgivende af Bryggerne.

Redningsvæsenet. Ifølge en offentliggjort Beretning angaaende det danske Redningsvæsens Virksomhed i Aaret fra den 1 April 1892 til den 31 Marts 1893 fandtes der i Danmark 49 Redningsstationer, nemlig 32 Baad- og Raketstationer (30 i Jylland og 2 paa Bornholm), 2 Baadstationer (i Jylland) samt 15 Raketstationer (10 i Jylland, 4 paa Bornholm og 1 paa Møen). Foruden de ovennævnte Redningsstationer forefandtes der den 31 Marts 1893 i Jylland 8 Bistationer, hvor der er anbragt Redningsbaad, der betjenes af Mandskabet fra nærmest beliggende Hovedstationer, nemlig: Gl. Skagens Bistation ($\frac{1}{4}$ Mil Vest for Redningsstationen Gl. Skagen), Spirbakken, Skiveren, Uggerby, Rødhuus, svenske Knolde, Anholt Fyr og Horneks paa Læsø.

I Aaret fra den 1 April 1892 til den 31 Marts 1893 ere ialt 71 Skibe strandede paa Danmarks Kyster. Af disse ere 24 totalt forlist og 47 senere komne af Grund. Af de strandede Skibe vare 31 danske, 11 svenske, 10 norske, 8 engelske, 4 russiske, 4 tyske, 2 franske og 1 nordamerikansk. Fra 39 Skibe bleve Besætningerne reddede ved egen Hjælp, fra 15 ved privat Assistance, fra 3 dels ved egen Hjælp dels ved privat Assistance, fra 2 dels ved egen Hjælp dels ved Redningsapparaterne og fra 10 ved Redningsapparaterne alene. 2 Skibe vare uden Besætnings Medfølgende.

Forsaavidt Tallet paa de strandede Skibes Besætninger har kunnet oplyses, hvilket imidlertid ikke har været muligt for 7 Skibes Vedkommende, er der ved de indtrufne Strandinger blevet reddet 639 Personer (herunder indbefattet Besætningerne, 48 Mand, fra 18 Fiskerbaade, som optoges i Redningsbaade, og Besætningerne 17 Mand fra 4 Fiskerbaade, der landede

ved egen Hjælp), nemlig; 370 ved egen Hjælp, 68 ved privat Assistance, 180 ved Redningsapparaterne. Af de ved Hjælp af Redningsapparaterne frelstte ere 120 hjergede ved Redningsbaadene, 60 ved Raketapparaterne.

Lovgivningen. Omendskjøndt Lovgivningsarbeidet i Aaret 1893 ikke har givet saa rigt Udbytte, som i det nærmest foregaaende Aar, hvilket i væsentlig Grad maa have havt sin Grund deri, at i den nærmest foregaaende Tid et meget stort Antal af de paa Dagsordenen i flere Aar heustaaende Reformer vare blevne afgjorte, har dog ogsaa i Aaret 1893 Lovgivningsarbeidet været temmelig frugtbringende. Blandt de i Aaret udfærdigede nye Love turde navnlig følgende fortjene at nævnes her.

Lov om Konsulatvæsenet af 14de April 1893. Ved denne Lov er blevet bestemt, at den Konsulatafgift, som hidtil har været opkrævet af danske Handelsskibe, der anløbe Havne, hvor dansk Konsul eller Vicekonsul er ansat, skal bortfalde fra den 1ste Januar 1894, fra hvilken Dag imidlertid danske Handelsskibe, hvis Drægtighed er 50 Registertons Netto eller derover, og som gaar i udenrigsk Fart, have at betale til Statskassen en fast halvaarlig Konsulatafgift af 50 Øre pr. Registerton Netto for Dampskibe og 17 Øre pr. Registerton Netto for Seilskibe. Denne Afgift, som forfalder til Betaling henholdsvis den 30te Juni og den 31te December, opkræves af Toldvæsenet og paahviler Skibet, saafremt det ved Halvaarets Begyndelse befinder sig i udenrigsk Fart, eller i Halvaarets Løb udklareres fra dansk Havn til udenrigsk Sted.

Ifølge Loven er Udenrigsministeren bemyndiget til, efter 1ste Januar 1894 og saa længe der ikke enten ved aarlig Lov eller ved de aarlige Finantslove er truffet anden Bestemmelse om de paagjældende Konsulaters fremtidige Lønningsforhold, at udbetale de allerede værende Konsuler og Vicekonsuler en aarlig Godtgjørelse, som dog ikke maa overstige Gjennemsnitsbeløbet af de Indtægter, som den tidligere Konsulatafgift har indbragt den paagjældende i de 3 Kalenderaar 1891—93, og hvilken Godtgjørelse kun ydes, for saavidt det nævnte Gjennemsnitsbeløb udgjør 100 Kr. eller derover. Endvidere fastsættes at der efterhaanden bør søges gennemført en Ordning, hvorefter der paa de vigtigste, ogsaa oversøiske Handelspladser ansættes udsendte Konsuler eller Vicekonsuler, som skulle have dansk Indfødsret og være forretningskyndige Mænd med fornødent Kundskab til Handels- og Sølovgivningen. Disse skulle have faste Lønninger efter de i Loven givne Forskrifter og have Pensionsret efter Pensionsloven.

Instruktion for de danske Konsuler i Udlandet af 15de December 1893, som er gjældende fra den 1ste Januar 1894 og indeholder udførlige Bestemmelser vedkommende Konsulattjenestens Besørgelse med hvad dertil hører.

Lov af 14de April 1893 om forandret Affattelse af § 9 i Loven af 1ste April 1887 om Foranstaltninger til Husdyravlens og Husdyrbrugets Fremme, hvorved en ved sidstnævnte Lov til dette Øiemed opført Sum er bleven forhøiet til 125 000 Kr. som af Indenrigsministeren kan anvendes paa følgende Maade;

- a. indtil 40 000 Kr. til Understøttelse af Hesteavlforeninger.
- b. indtil 60 000 Kr. til Understøttelse af Kvægavlsforeninger.
- c. indtil 10 000 Kr. til Tilskud til Lønning af Foreningskonsulenter i Husdyrbrug.

d. indtil 15 000 Kr. til Understøttelse af andre Foranstaltninger, der iværksættes af Foreninger og som paa anden Maade end ved Præmiering paa Dyrskuer sigte til at Fremme Husdyravlen og Husdyrbruget.

Lov om smitsomme Sygdomme hos Husdyrene af 14de April 1893, hvorved er bestemt, iblandt andet, at de Sygdomme hos Husdyr, som skulle være undergivne det offentliges særlige Forsorg (ondartede smitsomme Sygdomme) ere: Miltbrand hos alle Husdyr, Mund- og Klovesyge hos samtlige klovbærende Husdyr, Faarekopper, ondartet Klovesyge og Skøb hos Faaret, Rygmarvstufus, Snive og Springorm hos Hesten, ondartet Kattarralfeber, ondartet Lungesyge hos Oksen og Kvægpest, samt Svinedifteritis (akut Svinedifteritis eller Svinepest og kronisk Svinedifteritis eller kaseøs Tarmbetændelse) og Rødsyge (miltbrandtartet Rosen) hos Svinet. Tillige er imidlertid bestemt, at hvis nogen anden smitsom Sygdom blandt Husdyrene skulde vinde større Udbredelse og antage en mere ondartet Karakter, er Indenrigsministeren for saadant Tilfælde bemyndiget til at bestemme, at den fremtidig skal henregnes til de ondartede smitsomme Sygdomme, og ere i Loven desuden særskilte Forskrifter givne i Henhold til Hundegalskab. I Følge Loven er Indenrigsministeren bemyndiget til at paabyde, at Dyr, om hvilke det efter Dyrlægens Erklæring maa ansees for afgjort at de ere angrebne af nogen Sygdom, som efter Loven er undergivet eller kan blive inddragen under det offentliges særlige Forsorg, skulle dræbes. Ligeledes kan Indenrigsministeren, naar saadant skjønnes fornødent til Sygdommens Undertrykkelse, paabyde, at hele Besætningen, hvori Sygdommen er udbrudt, eller Dele af samme, skulle nedslaaes. Forinden saadan Nedslagning skulle Dyrene takseres af 3 af vedkommende Politimyndighed udvalgte Mænd; og bestemmes Dyrenes Værdi efter deres Tilstand ved Nedslagningen, dog saaledes, at der ikke tages Hensyn til den virkelige eller formodede Smitsot, der foranlediger denne. I Beløbet afdrages Værdien af Dyret i dræbt Tilstand, og den saaledes udfundne Sum udbetales Eierens fuldtud, saafremt Obduktionen giver det Resultat, at Dyret ikke var angrebet af nogen af de paagjældende Sygdomme, hvorimod der i modsat Fald kun tilkommer Eierens $\frac{4}{5}$ af den nævnte Sum. Saafremt Eierens selv ved sit Forhold maatte have givet Anledning til at et nedslaaet Dyr er blevet angrebet af den paagjældende Sygdom, fortaber han den Ret til Erstatning af det offentlige, der ellers vilde have tilkommet ham. Erstatningen samt Udgifterne ved Taksation og Nedslagning udredes med Halvdelen af Statskassen og Halvdelen paa Landet af Amtsrepartitionsfondet, i Kjøbenhavn og de øvrige Kjøbstæder af Kommunens Kasse, hvis Udlæg udenfor Kjøbenhavn derefter bliver Gjenstand for Fordeling paa Amtets samtlige Kjøbstæder.

Lov om Statsunderstøttelse til Bekjæmpelse af Tuberkulose hos Kvæget, udfærdiget den 14de April 1893 og gjældende indtil Udgangen af Finansaaret 1897—98.

I Følge denne Lov stilles der paa de aarlige Finanslove et Beløb af 50 000 Kr. aarlig til Indenrigsministerens Raadighed, for at han dermed kan understøtte Kreatureiere, der ønske at benytte Tuberkulin eller andre diagnostiske Midler, som Veterinærvidenskaben maatte stille til Raadighed til Bekjæmpelse af Tuberkulose hos deres Kornkvæg; og er Indenrigsministeren berettiget til at anvende en Del af Beløbet til Støtte for Kvægavlsforeninger, der maatte indføre Anvendelse af Tuberkulinprøve paa de kaarede Dyr.

Lov angaaende yderligere Foranstaltninger mod Indførelse af asiatisk Kolera af 1ste April 1893. I Følge denne Lov er Justitsministeren bemyndiget dels til, naar Indførelse af asiatisk Kolera over Landgrænsen kan befrygtes, at Persontrafikken Syd fra over hele Grænsen bliver standset, og dels til at anordne Lægetilsyn med Personer, der ere indkomne eller indkomme i Riget fra Lande, ligeoverfor hvilke det i Lov om Foranstaltninger mod smitsomme Sygdommes Indførelse i Riget af 2den Juli 1880, 2det Afsnit I, foreskrevne almindelige Eftersyn i Anledning af Kolera eller Karantæne i Medfør af Lov om yderligere Foranstaltninger mod asiatisk Koleras Indførelse af 30te Marts 1885 er sat i Kraft, hvilket Lægetilsyn de skulle være undergivne indtil Udløbet af den 5te Dag efter deres Ankomst til Riget.

Lov om Tidens Bestemmelse af 29de Marts 1893, i Følge hvilken fra den 1ste Januar 1894 Tiden skal for alle Dele af Landet med Undtagelse af Færøerne bestemmes lige med Middelsoltiden for den 15de Længdegrad Øst for Greenwich. Som Følge heraf og i Henhold til Bekjendtgørelse af Ministeriet for Kirke- og Undervisningsvæsenet af 20de December 1893 burde Uhrene, der hidtil efter Lov af 6te Februar 1880 over hele Landet havde vist Klokkeslettet efter Kjøbenhavns Middelsoltid, ved Nytaar 1894 over hele Landet stilles 9 Minutter 41 Sekunder frem.

Lov om Nedsættelse af Indførsestolden for Korkpropper af 24de November 1893, hvorved er bestemt, at fra den Tid da den mellem Danmark og Spanien under 4de Juli 1893 afsluttede Handelstraktat er bleven ratificeret, og saa længe den forbliver i Kraft, Indførselstolden for Korkpropper nedsættes til 3.6 Øre pr. Pd.

Af større Lovforslag, som ikke bleve gennemførte under Rigsdagens Samling i Begyndelsen af Aaret, men som Regjeringen paany forelagde Rigsdagen ved dens Samling i Oktober, maa særlig fremhæves de forskjellige Jernbanelove og Lovforslaget om den personlige Kommuneskat. Ved Rigsdagens senere Samling fremlagde Regjeringen desuden flere nye Forslag, hvoriblandt navnlig maa fremhæves det store og vigtige Lovforslag om Næringsdrift, der støtter sig til en Kommissions Arbejde og som er af stor Betydning for Kjøbstæderne. Desuden have i den nuværende Rigsdagssamling Medlemmer af Rigsdagen indbragt en Række vigtige Agrarlovforslag, som have til Øiemed at bringe Lettelser og Støtte til det her, som i andre Lande, under Trykket af vanskelige Forhold arbejdende Landbrug.

Disse sidstnævnte Lovforslag staa i nær Sammenhæng med den over hele Landet i det sidste Aar alt mere udbredte Agrarbevægelse, der har ført til Dannelsen af en Agrarforening, som tæller over 80 000 Medlemmer. Denne Forening afholdt i November 1893 et konstituerende Møde i Odense, hvorved vedtoges Foreningens Program, som i en Række Punkter opstillede Foreningens Ønsker.

Offentlige Arbeider.

Jernbanerne. Disse ere i Aaret 1893 blevne forøgede med to nye Strækninger, nemlig Hobro—Løgstør Banen og Aalestrup—Viborg Banen, der aabnedes for den almindelige Trafik henholdsvis i Juli og August Maaned.

Kjøbenhavns Frihavn. Arbeiderne ved denne standsedes i Aarets Begyndelse ved den strenge Frost, men saasnart Veiriget tillod det, begyndte de igjen med Kraft og arbeidedes der tildels baade Dag og Nat for at fremme det store Værk. Arbeiderne gik ogsaa hurtigt fremad. Den 8de Oktober stod Bassinerne færdige, og den 1ste November bleve Sluserne aabnede for at indlede Vandet i Basinerne, hvilket er skeet efterhaanden i Løbet af November og December Maaneder. Samtidigt blev ivrigt arbeidet paa Omdannelse af Terrænet og Opførelse af de mange for den kommende Drift nødvendige Bygninger.

Telephonvæsenet. I Henhold hertil er navnlig at bemærke, at Rigstelephonforbindelsen mellem Sverig og Danmark aabnedes den 6te December.

Bygningsarbeider i Kjøbenhavn. Mange store saadanne ere i Aaret 1893 blevne foretagne. Foruden de, der ere forbunde med Frihavnsanlægget kunne nævnes: det fuldførte Frilager ved Toldboden, Kunstmusæet, der vil blive helt færdigt i Aaret 1894, Hoffunktionærernes Stiftelse i Upsalagade, der indviedes den 7de April, den nye Fængselsbygning, som er under Opførelse ved Vesterfælledvei, det nye Kunstindustrimusæum, den for Glyptotheket bestemte Bygning, det nye Raadhus og Valgmenighedskirken i Forhaabningsholms Allé, som indviedes den 30te Oktober.

Sporvejsnettet i Kjøbenhavn er i Aaret blevet forøget med Istedgades Sporvei, der aabnedes for Trafiken den 8de Oktober.

Høsten. Ifølge erhvervede Oplysninger ville de officielle Opgaver over Udbyttet af Høsten i 1893 ikke foreligge før i Begyndelsen af næstkommende Juni Maaned; og kan paa Grund heraf nu kun meddeles, at, efter hvad man ad privat Vei har erfaret, er Høsten af Hvede lidt under Middelhøst, Høsten af Rug derimod noget over Middelhøst og Høsten af Byg og Havre under Middelhøst.

Island.

Ifølge Meddelelse fra Vicekonsulatet i Akureyri, har Handelen i Aaret 1893 ikke stillet sig heldig for Kjøbmændene dersteds; hvad Fisk og Tran angaar er der tabt endel. Uld solgtes dog temmelig godt efter Omstændighederne og Kjød og levende Beder bleve godt betalt i Kjøbenhavn og England.

Emigrationen til Amerika fra Island har i Aaret udgjort ca. 600 Islændere, et betydeligt Antal i Forhold til Folkemængden 70 000. Følgen af den stadige Udvandring viser sig blandt andet i, at Befolkningmængden ikke er stegen i de sidste 20 Aar. Indbyggerantallet er nemlig omtrent det samme nu som i 1870. Mange Steder er det meget vanskeligt at faa Tjenestefolk, idet Emigranterne især findes iblandt de Unge og Arbeidsdygtige. Hvad der rimeligvis denne Gang har fremmet Udvandringen ere de alt Andet end heldige Konjunkturer.

Torskefiskeriet har ikke vist sig at være heldigt i 1893 for Nordlandets Vedkommende, men derimod viste Havkalvefangsten sig at være god fra 1 April til i August Maaned.

Sildefiskeriet begyndte ikke førend i Oktober Maaned, og siden den Tid har Øfjorden stadig været fuld af udmærket stor fed Sild, som endnu fiskes godt paa Garn. Dette har dog ikke været nogen Indtægtskilde, da der ikke har været Leilighed for at faa Silden udført siden med S/S Thyra ført i Oktober, som iøvrigt ikke kunde tage nogen videre Ladning fra Nordlandet paa Grund af at den var fuldladet fra de vestlige Fjorde; og desværre ankom der ikke dertil norske Dampskibe i Efteraaret for at tage Sild.

Veiret har været meget stormfuldt og uroligt hele Efteraaret; i Begyndelsen af November var der lidt Drivis i Sigte for Nordkysten af Landet, men forsvandt hurtig igjen i December Maanedes Begyndelse. Sundhedstilstanden har været meget god paa Nordlandet og saavidt vides over hele Landet.

Vicekonsulen i Eskefjord indberetter, at der i det forløbne Aar paa Østlandet og navnlig i Reydarfjord—Eskefjord har været en overordentlig stor Mængde Sild, ligesom ogsaa særdeles godt Torskefiskeri.

Imidlertid er der af Sild desuagtet kun bleven fisket ca. 20 000 Td., da Prisen paa Sild i Udlandet har gjort Folk utilbøielige til at fiske, og desuden Veirliget i den bedste Saison, Efteraaret, har været ualmindelig stormfuldt og lagt store Hindringer i Veien samt gjort megen Skade paa Redskaberne.

Der er i 1893 bleven udført 2 à 3 000 Td. fersk Sild i ls til England, og hvis denne Maade at exportere paa kan faa god Fremgang, vil dette vistnok være meget heldigt.

Under Aaret 1893 hidførtes fra Island:

Tør og tørsaltet Fisk	5 160 024	ℳ
Saltet Sild	492 538	-
Ansjovis etc.	36 594	-
Kjød	1 840 170	-
Talg	74 446	-
Tran	1 770 151	-
Uld	944 230	-

Generalkonsulatets Embedslokaler er vedvarende i Huset i Lille Strandstræde 24 og Kontortiden 10—3.

Cederschiöld.

Leith.

Skibsfarten 1893.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter £	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.					
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Seilskibe.	Dampskibe.
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen .	50	8 354	27	11 521	3	374	2	2 212	82	22 461	3 331	3 858
- Norge til Vicekonsulstationerne . . .	277	49 914	126	68 922	61	9 848	25	12 426	489	141 140	20 835	30 314
- andre Lande til Hovedstationen	49	12 133	17	7 109	9	4 373	3	2 260	78	25 875	9 920	5 943
- andre Lande til Vicekonsulstationerne . .	258	119 645	117	51 234	304	77 885	270	117 103	949	365 867	117 447	32 792
Ialt	634	190 076	287	138 786	377	92 480	300	134 001	1598	555 343	151 533	72 907
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen .	39	7 956	6	2 932	2	437	5	1 388	52	12 713	2 439	2 110
- Norge fra Vicekonsulstationerne . . .	388	83 832	212	103 980	42	9 855	13	4 093	655	201 760	28 749	43 313
- andre Lande fra Hovedstationen	29	10 192	25	14 050	40	6 885	14	6 016	108	37 143	7 742	4 876
- andre Lande fra Vicekonsulstationerne . . .	262	96 012	233	101 160	199	59 721	77	36 483	771	293 376	62 659	46 724
Ialt	718	197 992	476	222 122	283	76 898	109	47 980	1586	544 992	101 589	97 023

Af svenske Skibe ankom 475 dr. 205 152 R. Tons, hvoraf Dampskibe 223 dr. 142 193 R. T. Bruttofragterne vare £ 45 412.

Aarsberetning dateret 27 Marts 1894.

Følgende Ziffre udviser Omfanget af Norges Skibsfart paa Skotland og tilliggende Øer i Aaret 1893 sammenlignet med Aaret 1892.

	1892.		1893.		Forøgelse.		Formindsk.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Fartøier:								
Med Ladning . . .	1 132	389 136	921	328 862	—	—	211	60 274
I Ballast . . .	627	182 646	677	226 481	50	43 835	—	—
Tilsammen	1 759	571 782	1 598	555 343	—	—	161	16 439

	1892.		1893.		Forøgelse.		Formindsk.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Afgaaede Fartøier:								
Med Ladning . . .	1 318	421 919	1 194	420 114	—	—	124	1 805
I Ballast . . .	452	158 618	392	124 878	—	—	60	33 740
Tilsammen	1 770	580 537	1 586	544 992	—	—	184	35 545
Skibsfartens hele								
Omfang . . .	3 529	1 152 319	3 184	1 100 335	—	—	345	51 984
Bruttofragter:								
Med ank. Fartøier	£ 296 973		£ 224 440				£ 72 533	
- afg. Fartøier	£ 182 084		£ 198 612		£ 16 528			
Tilsammen	£ 479 057		£ 423 052				£ 56 005	

For Sverige og Norge tilsammen stillede Skibsfarten sig saaledes:

	1892.		1893.		Forøgelse.		Formindsk.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Fartøier:								
Med Ladning . . .	1 468	509 500	1 229	447 903	—	—	239	61 597
I Ballast . . .	814	289 262	844	312 592	30	23 330	—	—
Tilsammen	2 282	798 762	2 073	760 495	—	—	209	38 267
Afgaaede Fartøier:								
Med Ladning . . .	1 768	624 840	1 600	602 670	—	—	168	22 170
I Ballast . . .	523	181 032	454	144 443	—	—	69	36 589
Tilsammen	2 291	805 872	2 054	747 113	—	—	237	58 759
Skibsfartens hele								
Omfang . . .	4 573	1 604 634	4 127	1 507 608	—	—	446	97 026
Bruttofragter:								
Med ank. Fartøier	£ 360 810		£ 269 852				£ 90 958	
- afg. Fartøier	£ 252 743		£ 266 388		£ 13 645			
Tilsammen	£ 613 553		£ 536 240				£ 77 313	

Den norske Skibsfarts hele Omfang paa dette Distrikt er i 1893 sammenholdt med 1892 aftaget i Antal med 345 Fartøier og i Drægtighed med 51 984 Tons.

Den væsentligste Nedgang i de ankomne Fartøier falder paa:

Alloa	med omtrent	8 500 Tons
Fraserburgh	-	3 500 —
Greenock	- —	26 000 —,

medens følgende Havne paa den anden Side vise en Forøgelse i Drægtighed:

Ardrossan	med omtrent	10 000 Tons
Glasgow	- —	9 000 —
Methil	- —	5 000 —

Totalbeløbet af de optjente Bruttofragter er formindsket med omtrent £ 56 000, hvilken Nedgang imidlertid ikke alene skriver sig fra de lavere Fragtsatser, men er ogsaa en Følge af den ovenfor paapegede Aftagen i

Skibsfartens Omfang. For de afgaaede Fartøiers vedkommende, hvis Drægtighed er aftaget med omtrent 35 000 Tons, er der en Forøgelse i Bruttofragtbøbet af omtrent £ 16 000, væsentligst forårsaget ved en betydelig Opadgaen i Kulfragterne under de store Kulstreiker i England.

Den svenske Skibsfarts hele Omfang er aftaget med 101 Fartøier med en Drægtighed af 45 042 Tons, hvilken Aftagen i de ankomne Fartøier væsentligst falder paa:

Leith	med omtrent		12 000 Tons
Burntisland	- —		7 000 —
Glasgow	- —		9 000 —
Granton	- —		5 000 —

Medens paa den anden Side følgende Havne vise en Forøgelse:

Methil	med omtrent		7 000 Tons
Boness	- —		2 000 —
Peterhead	- —		2 500 —

Bruttofragterne aftog med £ 21 308.

Inden Distriktet indkøbtes for norsk Regning:

2 Dampskibe drægtige	1 823 R.-T. for Kjøbesum	£ 13 400
8 Seilfartøier	— 4 126 — —	£ 23 100.

Inden Distriktet forliste 9 norske Fartøier og 1 svensk.

Besætningerne blev reddede med Undtagelse af det norske Dampskib „Ino“s Mandskab, der omkom.

Fra forliste Fartøier landsattes inden Distriktet 64 Mand fra 8 norske og 27 Mand fra 3 svenske Fartøier.

De forenede Rigers Skibsfart var i 1893 fordelt paa Distriktets Havne saaledes:

	N o r s k e.				S v e n s k e.			
	Ant.	Tons.	Heraf Ant.	Dampsk. Tons.	Ant.	Tons.	Heraf Ant.	Dampsk. Tons.
Leith . . .	160	48 336	49	23 102	27	6 294	2	700
Aberdeen . .	51	17 568	15	6 171	16	3 799	9	2 365
Alloa . . .	93	22 340	19	7 595	61	14 643	12	3 595
Arbroath . .	4	660	2	526	1	180	—	—
Ardrossan . .	28	16 518	5	2 793	2	468	—	—
Ayr . . .	32	13 639	5	2 090	9	2 940	—	—
Boness . .	176	49 505	62	25 933	43	16 764	20	10 161
Burntisland .	89	30 391	35	18 638	42	25 952	27	21 487
Charleston .	69	10 893	5	1 681	16	2 641	1	218
Dunbar . .	1	218	—	—	—	—	—	—
Dundee . .	40	14 858	5	3 328	8	2 125	—	—
Dysart . .	77	8 634	—	—	—	—	—	—
Fraserburgh .	31	7 969	23	6 674	8	1 932	8	1 932
Glasgow . .	131	68 814	83	38 388	29	24 380	27	23 302
Grangemouth	269	114 818	136	73 625	83	37 452	31	22 536
Granton . .	34	9 595	3	1 198	60	38 085	46	35 031
Greenock . .	45	46 546	11	15 370	4	1 090	1	271
Kirkwall . .	3	202	1	257	—	—	—	—
Lerwick . .	16	3 577	14	3 338	—	—	—	—

	N o r s k e .				Ant.	S v e n s k e .			
	Ant.	Tons.	Heraf Ant.	Dampsk. Tons.		Tons.	Heraf Ant.	Dampsk. Tons.	
Macduff . .	4	715	—	—	—	—	—	—	
Methil . .	94	31 206	37	18 865	40	19 706	21	15 922	
Montrose . .	12	2 669	4	1 567	3	1 162	2	498	
Peterhead .	51	11 961	31	9 232	17	4 253	15	3 844	
Port Glasgow	1	187	—	—	—	—	—	—	
St. Davids .	23	4 439	6	2 397	3	688	1	331	
Stornoway .	23	6 463	22	6 062	—	—	—	—	
Troon . . .	16	7 748	1	251	1	260	—	—	
Wick . . .	24	4 575	13	3 406	2	328	—	—	
Tilsammen	1 598	555 343	587	272 732	475	205 152	223	142 193	

I de 10 sidstforløbne Aar ankom til Distriktet:

	Aar.	Af norske Fartøier.		Af svenske Fartøier.	
		Antal.	Tons.	Antal	Tons
1884		1 739	397 571	273	93 995
1885		1 843	447 595	304	101 935
1886		1 747	435 914	293	94 343
1887		1 628	410 112	354	104 787
1888		1 723	458 594	312	120 135
1889		1 873	522 411	339	123 251
1890		1 789	541 344	322	126 000
1891		1 667	544 807	418	163 525
1892		1 759	571 782	523	226 980
1893		1 598	555 343	475	205 152

og Totalbeløbet af de optjente Bruttofragter udgjorde:

1884	£ 365 188	£ 62 182
1885	- 379 109	- 70 370
1886	- 359 529	- 63 238
1887	- 327 228	- 64 053
1888	- 242 364	- 60 654
1889	- 351 340	- 50 938
1890	- 558 682	- 80 851
1891	- 524 212	- 108 725
1892	- 479 057	- 134 496
1893	- 423 052	- 122 188

Til den norske Sømandskirke i Leith indkom som frivillige Gaver fra norske Skibsførere i 1893 £ 12. 13. 11, 1892 £ 18. 2. 7, 1891 £ 15. 18. 0.

Til Ulrica Eleonoræ Kirke i London opkrævedes af svenske Skibe i 1893 £ 37. 19. 9, 1892 £ 55. 17. 24, 1891 £ 42. 9. 2.

Af Sømandsanvisninger hjemsendtes: For 6 norske Sømænd £ 21, for 2 svenske £ 28.

Efterladenskaber hjemsendtes: efter norske Sømænd £ 14. 10. 10, efter svenske £ 19. 18. 1.

Antallet af skibbrudne, syge og nødlidende Sømænd og andre Personer, der modtog Understøttelse af Konsulatet, udgjorde: Norske 233, Svenske 42, tilsammen 275.

Antallet af Paa- og Afmønstringer udgjorde: Norske Fartøier paamøn-
strede 395, afmønstrede 645, rømte 27.

De af norske og svenske Fartøier erlagte Konsulatafgifter udgjorde:

	Norske.	Svenske.	Tilsammen.
Leith £	163. 15. 7	£ 19. 3. 5	£ 182. 19. 0
Aberdeen -	61. 8. 3	- 12. 1. 4	- 73. 9. 7
Alloa -	73. 16. 5	- 50. 6. 3	- 124. 2. 8
Arbroath -	1. 17. 7	- 0. 13. 3	- 2. 10. 10
Ardrossan -	56. 3. 11	- 1. 12. 9	- 57. 16. 8
Ayr -	41. 9. 2	- 10. 5. 10	- 51. 15. 0
Boness -	167. 1. 0	- 58. 11. 5	- 225. 12. 5
Burnt Island -	106. 5. 4	- 90. 14. 6	- 196. 19. 10
Charlestown -	34. 10. 8	- 9. 4. 9	- 46. 15. 5
Dunbar -	0. 15. 3	- 0. 0. 0	- 0. 15. 3
Dundee -	45. 9. 10	- 7. 8. 6	- 52. 18. 4
Dysart -	29. 14. 3	- 0. 0. 0	- 29. 14. 3
Fraserburgh -	22. 7. 1	- 6. 15. 1	- 29. 2. 2
Glasgow -	210. 3. 4	- 48. 9. 6	- 258. 12. 10
Grangemouth -	288. 14. 6	- 129. 3. 11	- 417. 18. 5
Granton -	33. 10. 10	- 68. 11. 4	- 102. 2. 2
Greenock -	151. 8. 5	- 8. 12. 5	- 160. 0. 10
Kirkwall -	1. 15. 3	- 0. 0. 0	- 1. 15. 3
Lerwick -	12. 10. 2	- 0. 0. 0	- 12. 10. 2
Macduff -	2. 10. 1	- 0. 0. 0	- 2. 10. 1
Methel -	110. 13. 1	- 61. 15. 7	- 172. 8. 8
Montrose -	8. 16. 0	- 4. 1. 3	- 12. 17. 3
Peterhead -	28. 12. 8	- 12. 18. 10	- 41. 11. 6
Port Glasgow -	0. 13. 2	- 0. 0. 0	- 0. 13. 2
St. Davids -	15. 10. 5	- 2. 8. 1	- 17. 18. 6
Stornoway -	22. 11. 10	- 0. 0. 0	- 22. 11. 10
Troon -	28. 7. 10	- 0. 18. 2	- 29. 6. 0
Wick -	12. 19. 9	- 1. 3. 0	- 14. 2. 9
Tilsammen £	1 736. 11. 8	£ 604. 19. 2	£ 2 341 10. 10
hvoraf tilfaldt Kon- sulskassen -	950. 3. 7	- 312. 1. 4	- 1 262. 4. 11
mod i 1892 -	1 002. 17. 5	- 360. 8. 1	- 1 363. 5. 6
— i 1891 -	986. 5. 0	- 254. 14. 10	- 1 240. 19. 10

Følgende Tabel udviser Kvantiteten og Værdien af nedenstaaende fra
Norge til Skotland indførte Vareartikler under Aaret 1893.

Trælast.

Huggen Last	46 027 Loads	Værdi £	53 699
Saget —	45 687 —	— -	75 494
Stav —	11 581 —	— -	28 459
Tilsammen	103 295 Loads	Værdi £	157 652
imod 1892	138 948 —	— -	193 892
— 1881	120 231 —	— -	166 645

Papir & Træmasse.

Papir:			
Trykpapir	40 cwts.	Værdi £	36
Millboard	763 —	— -	445
Andet Slags Papir	84 744 ---	— -	68 348
Tilsammen	85 547 cwts.	Værdi £	68 829
imod 1892	44 396 —	— -	32 828
— 1891	23 613 —	— -	15 664

Materiale for Papirfabrikation:

Træmasse	21 355 Tons	Værdi £	118 508
Andre Materialier	103 —	— -	874
Tilsammen	21 458 Tons	Værdi £	119 382
imod 1892	23 459 —	— -	90 068
— 1891	20 564 —	— -	78 191

Jernvarer.

Malm	319 Tons	Værdi £	680
Forarbejdede Jernvarer	4 962 cwts.	— -	4 577
Tilsammen		Værdi £	5 257
mod i 1892		— -	3 787
— i 1891		— -	2 614

Forskjellige Artikler.

Olje, Tran og Spæk	4 386 Tons	Værdi £	70 790
Smør	13 cwts.	— -	55
Margarin	7 960 —	— -	20 207
Is	24 797 Tons	— -	18 000
Sten	5 795 —	— -	9 270
Kondenseret Melk	852 cwts.	— -	3 757
Faar	6 807 Stk.	— -	8 773

Tilsamen £ 130 852

Totalværdien af de indførte Artikler udgjorde:

Fra Norge	£ 481 972
- Sverige	- 538 090

Af Landbrugsprodukter indførtes fra alle Lande til Skotland.

1893.			
Smør	174 074 cwts.	£	953 879
Margarin	158 893 —	-	506 272
Ost	219 360 —	-	492 730
Æg	861 657 st.h.	-	301 083
Heste	2 186 Stk.	-	102 469
Kvæg	47 191 —	-	818 735
Faar	6 807 —	-	8 773
Mos Liter	13 748 Tons	-	17 161

Tilsammen £ 3 201 102

	1892.		1891.
Smør . . .	184 407 cwts. £ 1 036 630	166 388 cwts. £ 889 873	
Margarin . .	151 719 — - 471 947	134 721 — - 402 846	
Ost . . .	237 170 — - 497 684	233 591 — - 485 560	
Æg . . .	854 950 st h. - 299 507	697 514 st.h. - 245 411	
Heste . . .	3 346 Stk. - 88 840	3 086 Stk. - 70 286	
Kvæg . . .	89 149 — - 1 426 207	88 820 — - 1 405 061	
Faar . . .	105 — - 183	7 780 — - 10 093	
Mos Liter .	15 397 Tons - 19 424	10 776 Tons - 12 718	
Tilsammen £ 3 860 422		£ 3 521 848	

Fragtmarkedet. Aaret 1893 stillede sig med Hensyn til Skibsfarten endnu ugunstigere end det foregaaende Aar, og den almindelige Antagelse under Aarets Begyndelse, at Fragtsatserne havde naaet det laveste Punkt, viste sig uholdbar, idet de erholdte Fragter paa de fleste Farvande sank endnu lavere og vistnok ikke paa et eneste Farvand viste høiere Satser:

(Se Tabellen Side 224—225.)

Handel og Næringer. For Forretningsmanden vil vistnok Aaret 1893 fremstille sig som et af de ugunstigste i en lang Række af Aar. Med meget korte Mellemlum herskede der fra Begyndelsen til Enden Forstyrrelser og Afbrydelser saavel i de finansielle og kommercielle som i Arbejderforholdene, og de vigtigste Aarsager dertil var Handelskrisen i Australien, Bankkrisen i Amerika og Kulstreikerne i Storbritanien. I 1892 tiltog Forretninernes Omfang og det udførte Arbeides Kvantitet i høi Grad, men Fortjenesten var tildels høist utilfredsstillende og det netop forløbne Aar skiller sig i det store og hele taget derfor kun forsaavidt fra 1892, som Udbyttet har været endnu mindre. En mærkbar Undtagelse heri findes i Bygningsforretningerne, der har været særdeles livlige og give Løfte om Fortsættelse for den nærmeste Fremtid, en Omstændighed som har havt en meget gunstig Indflydelse for de Arbeidere, der ikke ere oplærte i nogen særlig Branche, men væsentligst henvist til Brugen af Hakke, Spade og Brækstang, en Klasse Arbeidere, der friste den kummerligste Tilværelse under almindelig Arbeidsløshed. Som et andet Lyspunkt i det forøvrigt saa mørke Billede kan nævnes det skotske Landbrug, der takket være de exceptionelt favorable Veirforholde, fristede en langt bedre Skjæbne end forudset. Hvad angaar Udsigterne for den nærmeste Fremtid er Usikkerheden med Hensyn til Kularbeidernes Holdning den væsentligste Hindring for endog en blot tilnærmelsesvis paalidelig Udtalelse. Der er ingen Tvivl om, at Lagerne eller Beholdningerne af de fleste Sorter Vareartikler ere betydeligt reducerede, og Fyldningsordre begynde at indløbe. Kina og Japan optræde som Kjøbere i videre Omfang end for meget lang Tid, og vil antagelig Indien snart blive nødt til at hente større Forsyninger af Jern og Staal. Ogsaa Argentina begynder i den seneste Tid igjen at optræde med større Aktivitet paa Kjøbemarkederne, og da, som allerede antydet Hjemmekonsumenterne kun har ringe Varebeholdninger, er der Sandsynlighed for at Efterspørgslen vil forøges, Produktionen tiltage og forhaabentlig en Bedring i Priserne efterhaanden indtræde.

Trælaster. Uagtet den betydelige Indførsel af Trælaster i 1892 var Beholdningerne ved Aarets Begyndelse ikke synderlig store, og de høiere Priser, som Afskiberne forlangte for den kommende Sæson gjorde Markedet fastere.

(Forts. S. 226.)

Paa de forskjellige Farter stillede Fragterne sig omtrent saaledes:

	Januar.	Februr.	Marts.	April.	Mai.	Juni.	Juli.	Aug.	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	Decbr.
Til Firth of Forth:												
Trælastfragter												
Fra Fredrikshald (Props) . . .	20/	—	—	—	—	—	—	14/	—	—	—	—
- Drammen (Batten) . . .	—	—	—	14/	—	—	—	—	—	—	—	—
- Trondhjem — . . .	—	26/6	—	22/	19/	—	—	20/	20/	—	—	—
- Sundsvall — . . .	—	—	—	—	22/6	23/	23/	23/6	23/	23/	—	—
- Riga — . . .	—	—	—	—	—	22/	23/	25/	—	—	—	—
- Cronstadt — . . .	—	—	—	—	19/	18/	—	19/6	19/6	—	22/6	—
- Archangel — . . .	—	—	—	—	—	—	—	38/	37/6	—	—	—
- Quebec Planker . . .	—	—	—	—	—	—	42/	—	—	—	—	—
Isfragter (Tons)	6/	7/6	—	5/6	5/6	6/	—	5/11	6/3	—	6/6	—
Til Clyden: Trælastfragter:												
Mobile (Planker)	97/6	—	—	90/	—	90/	87/6	—	—	—	—	—
Pensacola —	—	—	87/6	—	90/	—	—	—	—	—	—	—
Quebec (Tømmer)	—	—	—	—	—	—	16/pr.Load	—	—	—	—	—
Isfragter (Ton)	—	—	—	8/3	8/	8/	8/6	8/6	9/	—	—	—
Kornfragter:												
River Plate (Ton)	—	—	—	—	—	20/	22/6	—	—	—	—	17/
St. Francisco —	—	—	—	—	—	21/	—	—	—	—	27/6	25/
Donaufoden —	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16/

Kulfragterne													
fra Firth of Forth:													
Kristiania	(Ton) . . .	4/9	5/6	5/6	5/	4/3	—	—	—	—	—	—	—
Nordlige Norge	— . . .	—	5/	—	—	4/6	4/4 $\frac{1}{2}$	4/3	—	—	—	—	—
Stockholm	— . . .	—	—	—	—	4/3	4/4 $\frac{1}{2}$	4/6	4/6	4/4 $\frac{1}{2}$	—	6/3	—
Norrköping	— . . .	—	—	—	—	4/6	4/9	4/7 $\frac{1}{2}$	4/6	4/6	5/6	7/3	—
Kjøbenhavn	— . . .	—	—	5/6	—	4/6	5/	5/4 $\frac{1}{2}$	5/4 $\frac{1}{2}$	4/10 $\frac{1}{2}$	5/9	8/	7/9
Aarhus	— . . .	—	—	—	—	4/1 $\frac{1}{2}$	—	5/	5/	4/9	5/3	5/6	5/9
Flensburg	— . . .	—	—	—	—	4/6	—	—	5/9	5/4 $\frac{1}{2}$	—	7/	—
Cronstadt	— . . .	—	—	—	4/6	4/9	5/	4/9	—	4/9	6/6	—	—
Libau	— . . .	—	—	—	—	4/9	—	—	—	4/6	5/6	5/3	—
Genua	— . . .	—	—	—	—	6/3	—	6/	—	—	—	—	5/8
Fra Clyden:													
Christiania	(Ton) . . .	5/6	6/	6/	5/6	5/	4/10	5/	5/	5/	5/	—	6/3
Demerara	— . . .	8/6	9/	—	10/9	12/6	—	—	12/9	13/	—	—	—
Buenos Ayres	— . . .	—	15/	14/6	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Afsætningen var imidlertid i de første Maaneder ikke meget livlig, paa samme Tid som Tilførslerne ikke var meget omfattende. Paa Grund af de usædvanlige gunstige Veirforholde for Byggeforetagender aftog Beholdningerne nu temmelig raskt og de faa Ankomster af Fartøier med Træløst, der fandt Sted i det andet Kvartal, bleve straks tagne i Brug; den usædvanligt sene Aabning af Farten paa Østersøen bidrog til at holde Priserne oppe. Under Aarets første Halvdel var Indførslen af Træløst 30 % mindre end i de første 6 Maaneder af Aaret 1892. Eftersom Sæsonen skred frem og der ikke var synderlig Udsigt til billigere Tilførsler, vedligeholdt de gjældende Priser sig, omendskjønt Forretningerne ikke var meget omfattende og den stærke Konkurrence mellem Importørerne umuliggjorde synderlig Avance i Priserne. Under Sommer- og Høstmaanederne forøgedes som vanligt Indførselen i betydelig Grad, og ved Aarets Slutning var Indførselsmængden kun 10 % under Aaret 1892. Aarets Træløstforretninger udmærkede sig ved et stadig Forbrug uden nogen egentlig Livlighed, og ved Aarets Slutning var Beholdningerne omtrent som almindelig.

Is. Som anført paa et andet Sted udgjorde Indførselen af Is fra Norge til Skotland:

i 1893	24 797 Tons
i 1892	21 455 —

altsaa en Forøgelse af 3 342 Tons.

Priserne c. i. f. Leith eller Granton vare:

Januar—Marts	7 sh. 6 d pr. Ton
April	9 - 6 d - -
Mai	10 - 6 d - -
Juni—Juli	12 - - - -
August—September	15 - 9 d - -
Oktober—December	14 - 6 d - -

Henimod $\frac{2}{3}$ Parter af hele det indførte Kvantum var bestemt til Glasgow, hvor Priserne var 1 sh. til 1 sh. 6 d pr. Ton højere end de ovennævnte.

Sten. Vicekonsulen i Aberdeen meddeler: Aaret 1893 har udmærket sig ved en betydelig Forøgelse i Indførselen af norsk og svensk Granit

fra Septbr. 1891—Septbr. 1892 indførtes	7 680 Tons
- — 1892— — 1893 —	13 700 —

Det antages imidlertid at der ikke vil blive synderlig Anledning til nogen større yderligere Udvidelse i denne Branche for Skotlands Vedkommende, med mindre der fremskaffes paa Markedet nye Sorter Sten, som kunde falde i Publikums Smag. Stenene bliver afpudset, poleret og tilhugget i Aberdeen, i Almindelighed som Gravmonumenter, men tildels ogsaa til Forsiden af offentlige Bygninger og indvendige Dekorationer, og forsendes til England, Amerika, Syd-Afrika, Australien og New Zeland.

Som tidligere opgivet hidførtes fra Norge i forrige Aar 6 807 Stykker Faar, der alle kom fra Stavanger. Faarene indkjøbtes i Norge og blev straks ved Landsætningen hersteds efter gjentagen Avertering i Aviserne solgte ved offentlig Auktion. For de største Faar betaltes indtil 29 sh. pr. Stykke, for de middels gode 23 à 24 sh. og for de simpleste 18 til 20 sh. pr. Stykke. Indførselen foregik i Slutningen af Oktober og Begyndelsen af November.

Skibsbyggeriet. Statistiken for Skibsbyggeriet i 1893 viser, at der i denne Industrigren har været en meget betydelig Nedgang. Den store Byggevirksomhed i de tre foregaaende Aar bragte en betydelig Tilvæxt i Tonnage paa Fragtmarkedet, hvilket bevirkede en stærk Konkurrence i alle Forretningsbrancher, og Fragterne faldt til et før ukjendt lavt Niveau. Mange Skibe fandt det vanskeligt at opdrive nogen Fragt, og Følgen heraf var at gennem hele Aaret en større Procent af Skibe end i noget tidligere Aar henlaa ubeskjæftigede. Udsigterne til nogen Opgang i Byggevirksomheden er ikke lyse, da Skibsrederne, under de nuværende Konjunkturer, anser det heldigst at vente til en Tid, da Fartøjerne kan sættes i Fart straks, hvilket ikke er Tilfældet nu, eftersom der overalt er Overflod paa ledig Tonnage.

I Storbritannien og Irland sættes der paa Vandet

i 1893	832 Skibe	drægtige	988 402 Tons	Gross
hvoraf	545 Dampskibe	—	824 147	—
og	287 Seilskibe	—	164 255	—

hvilket er en Nedgang fra 1892 med mere end 450 000 Tons.

Af dette ovenfor nævnte nybyggede Tonnage faldt paa Skibsbyggerierne

Ved Clyden	152 Dampskibe	drægtige	180 615 Tons
	101 Seilskibe	—	99 544 —

tilsammen 253 Skibe	—	280 159 Tons
mod i 1892		336 414 —

eller en Nedgang af 56 255 Tons

Ved Firthfjorden i 1893 .	18 Skibe	drægtige	13 492 Tons
i 1892			34 641 —

altsaa en Nedgang i Drægtighed af 21 149 Tons

Ved Tayfloden byggedes i 1893	5 Skibe	drægtige	6 340 Tons
mod i 1892	10	—	21 990 —

eller en Nedgang af 5 — — 15 650 Tons

Ved Deefloden byggedes i 1893	2 427 Tons
mod i 1892	3 414 —

en Formindskelse i Drægtighed af 987 Tons

Ved de skotske Skibsbyggerier byggedes saaledes:

i 1893 ved Clyden	280 159 Tons
i — - Firthfjorden	13 492 —
i — - Tayfloden	6 340 —
i — - Deefloden	2 427 —

tilsammen 302 418 Tons mod

i 1892	396 459 —
------------------	-----------

hvilket viser den betydelige Nedgang af 94 041 Tons

For norsk Regning byggedes:

i 1893 4 Staalseilfartøier	drægtige	1 380 R.-T.	for en Kjøbesum af £ 17 450
i 1892 8 Staalseilskibe	—	6 753 — - -	— - - 87 400

For svensk Regning byggedes:

i 1893 1 Dampskib	drægtig	772 R.-T.	for en Kjøbesum af £ 16 500
i 1892 1 —	—	767 — - -	— - - 17 500

Kul. Det forløbne Aar udmærker sig ved de mange og store Arbejdsstandsninger i Kulgruberne, der bragte Kulforretningerne ned i en fuldstændig abnorm Tilstand. Uagtet de betydeligste Streiker indtraf i England, havde de en overordentlig Indflydelse paa det skotske Kulmarked, som det nærmeste, hvorfra Hjælp maatte søges. I de skotske Kulgruber fandt kun to Streiker af nogen Betydning Sted, den første i Fife fra den 23 September til den 6 Oktober, og den anden i det vestlige Skotland fra 24 November til den 9 December. Fra Januar til Mai Maaned var Konjunkturerne yderst flau og Priserne blev lavere og lavere. Det fandtes derfor ogsaa nødvendigt at reducere Arbejsslønnen to Gange med 6 sh. pr. Dag, nemlig den 16 Februar og 22 Mai, og Berettigelsen til disse Nedsættelser af Daglønnen bevestes bedst ved den Resignation, hvormed Arbejderne fandt sig deri. I flere Kulgruber greb man til det Middel at indskrænke Arbejdstiden indtil 4 og tildels 5 Dage i Ugen, men det er tvivlsomt om disse Foranstaltninger havde det tilsigtede Øiemed, thi sikkert er det, at Produktionsomkostningerne derved øgedes og Evnen til at konkurrere paa fremmede Markeder med andre kulproducerende Distrikter indskrænkedes, paa samme Tid som Priserne fremdeles holdt sig paa det yderst lave Standpunkt. Først i Juni Maaned, da Kulexporten til Østersøen tog Fart, begyndte Priserne at blive fastere, og da den største Kulstreik, som nogensinde har fundet Sted, tog sin Begyndelse i England den 28 Juli, fik Kulindustrien i Skotland et saadant Fremstød, at de gunstige Virkninger deraf føltes helt til Aarets Udgang. De saaledes forbedrede Konjunkturer bevirkede, at Kularbejderne i Vest-Skotland forlangte 1 sh. pr. Dag i Tillæg i Arbejsslønnen, hvilket blev indrømmet den 17 August. Da det viste sig, at Streiken i England antog videre Dimensioner og udbredte sig til Wales, blev Efterspørgselen efter skotske Kul stedse større og Priserne steg fremdeles saaledes, at Arbejderne fjorten Dage efter det første Tillæg var bleven bevilget forlangte et yderligere Dagtillæg af 1 sh., hvilket ogsaa indvilgedes. Disse yderst favorable Vilkaar vedvarede uafbrudt nogen Tid, efterat Streiken i England ophørte den 17 November, nemlig under Udførelsen af de ved den Tid endnu uopfyldte Ordre og Kontrakter. Fra Skotland exporteredes:

	1893.	1892.
Til Udlandet	4 604 503 Tons	4 934 054 Tons
Britiske Havne	3 198 416 —	2 755 858 —
Tilsammen	7 802 919 Tons	7 689 912 Tons
Forøgelse fra		113 007 —
	7 802 919 Tons	7 802 919 Tons
heraf udførtes til Norge	298 069 —	327 274 —
- Sverige	387 830 —	355 064 —
Tilsammen	685 899 Tons	682 338 Tons
eller en Forøgelse fra 1893		3 561 —

Den følgende Tabel viser Udførselsmængden paa de tre Centre for Kuludskibning i Skotland for de fem sidste Aar.

	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.
Clyden	2 671 753	2 781 567	3 040 355	3 450 285	3 581 301
Firth of Forth . .	1 637 340	1 925 349	2 125 425	2 466 130	2 394 532
Fife	1 493 867	1 517 017	1 572 923	1 773 497	1 827 086
Tilsammen	5 802 960	6 223 933	6 738 703	7 689 912	7 802 919

Priserne paa Østkysten vare ved Begyndelsen af Aaret fra 6 til 8 sh. f. o. b. og faldt med 3 d pr. Ton paa Sommeren: høieste Pris opnaaedes i November Maaned, da der betaltes fra 12 til 20 sh, hvilket dog varede ganske kort Tid under de store Kulstreiker. Paa Vestkysten stillede Priserne sig saaledes:

		Fra 1ste Januar til 30te Juni.	1ste Juli til 31te Decbr.
Ell	Kull	7 sh. 3 d pr. Ton	10 sh. 6 d pr. Ton
Steam	—	8 sh. 3 d - —	10 sh. 6 d - —
Splint	—	6 sh. 9 d - —	9 sh. 9 d - —
Main	—	6 sh. 3 d - —	9 sh. 6 d - —

alt f. o. b. Glasgow.

Jern. Af Pig Jern produceredes i Skotland:

	1893.	1892.	1891.
	783 867 Tons	977 213 Tons	674 425 Tons
Ialt forbrugtes . . .	1 033 133 —	1 096 504 —	1 094 580 —
Til Udlandet exporteredes	139 897 —	171 586 —	166 969 —
Beholdningerne 31 Decbr.	381 790 --	443 646 —	579 677 —

Priserne aabnede i Januar Maaned med 41 sh. og steg under hele denne og den følgende Maaned indtil 50 sh. pr. Ton. I Marts imidlertid erholdtes kun 40 sh. og gik senerehen noget i Veiret, indtil der ved Aarets Slutning betaltes 44 sh.

Fiskerierne. Af de forskjellige Slags Fisk landedes inden Konsulatdistriktet i

	1893.	1892.
	cwts. Værdi £	cwts. Værdi £
Sild	4 414 886 804 789	3 621 133 754 469
Haddock	685 195 387 602	722 740 394 352
Torsk	425 870 156 031	463 450 170 537
Flyndre	75 587 62 905	70 915 61 495
Lange	189 732 58 714	146 567 48 004
Soles	17 267 28 827	23 349 37 155
Halibut	31 260 28 054	25 276 27 168
Hvitting	33 794 20 714	49 089 25 603
Pigvar	4 141 13 394	4 596 14 510
Andre Slags	318 554 62 247	264 163 57 791
Skjælfisk	75 064	80 313
Total Værdi	1 698 341	1 671 307

Af Sild var saaledes Udbyttet i 1893 793 753 cwts. til en Værdi af £ 50 320 mere end i det nærmest foregaaende Aar.

I Begyndelsen af Juli betaltes i Wick Distrikt for fersk Sild fra 10 sh. til 19 sh. pr. Cran, hvilke Priser senere faldt. Fra Midten af Juni til Midten af August var Gjennemsnittsprisen 10 sh. 6 d, enkelte Dage, saasom den 11te og 12te August erholdt Fiskerne kun fra 3 til 5 sh. pr. Cran.

Leith. De af Skibsfarten i 1893 erlagte Dokafgifter sammenholdt med de nærmest foregaaende Aar fremgaar af følgende Tabel:

	Skibsfarten	Indførte Varer.	Udførte Varer	Tilsammen.
i 1893	£ 26 670. 10. 2	£ 28 336. 6. 9	£ 13 290. 16. 11	£ 68 297. 13. 10
i 1892	- 26 526. 4. 10	- 28 955. 12. 7	- 12 476. 2. 8	- 67 958. 0. 1
i 1891	- 24 090. 8. 1	- 26 425. 1. 7	- 11 861. 9. 0	- 62 376. 18. 8

Denne Tabel, der danner en temmelig nøiagtig Maalestock for Stedets Handel og Skibsfart, udviser ingen synderlig Fremgang i Forhold til det næstforegaaende Aar, idet Forøgelsen af Dokindtægterne kun beløber sig til £ 339. 13. 9, og den væsentligste Aarsag hertil maa søges i den uforholdsmæssigt sene Aabning af Skibsfarten paa Østersøen. I alt ankom til Leith i 1893 5 270 Skibe drægtige 1 563 766 Tons imod henholdsvis 4 955 Skibe dr. 1 521 633 Tons i det foregaaende Aar. Altsaa en Forøgelse af 315 Skibe dr. 42 133 Tons.

De vigtigste Indførselsartikler vare:

	Indførsel	1893.	1892.
Korn	293 158 Tons	291 774 Tons	
Melvarer	61 605 —	65 053 —	
Sukker	84 692 —	83 851 —	
Esparto	17 344 —	11 836 —	
Guano	25 868 —	32 265 —	
Trælast	83 729 —	88 243 —	
Udførsel:			
Kul	515 505 Tons	489 639 Tons	
Rujern	45 478 —	51 981 —	
Olje	34 943 —	37 625 —	
Øl	67 367 —	58 521 —	
Sulphate of Ammonium	28 431 —	27 389 —	

Forskjellige Forbedringer og Forandringer ere blevne gjorte i de existerende Dokanlæg til Lettelse for Trafikken; flere nye Varehuse ere opbyggede og ældre udvidede, og det i tidligere Rapport omhandlede nye Dokanlæg, der paabegyndtes i Juni Maaned forrige Aar, fortsættes med en betydelig Arbejdsstyrke; det antages imidlertid, at hele Anlæggets Tilendringelse vil medtage et Tidsrum af 5 Aar.

Smør fra Danmark tilføres direkte fra Kjøbenhavn i store Kvantiteter, men viser ikke i det forløbne Aar nogen synderlig Forøgelse mod de nærmest tidligere Aar, og der var ikke nogen videre Fluktuation i Priserne, som stillede sig omtrent saaledes:

Januar.	Februar.	Marts.	April.	Mai.	Juni.
128 sh.	121 sh.	120 sh. 6 d.	113 sh.	104 sh.	112 sh.
Juli.	August.	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	Deebr.
125 sh.	124 sh.	134 sh. 9 d	131 sh. 6 d	139 sh.	129 sh. 6 d,

alt pr. Centner. Da Produktet i Regelen er bleven forbrugt straks efter Ankomsten, har der ikke været megen Anledning for Spekulation. Kvaliteten angives at have været meget god. Der er ogsaa indført Smør fra Holland, især Friesland, og Kvaliteten af dette Smør er i de senere Aar adskilligt forbedret. Indførselen af irsk Smør synes at aftage; der er ogsaa indført store Mængder af Æg fra Danmark, og denne Vare fremkommer nu bedre sorteret end tidligere.

Af Trælast indførtes:

	Hugget.	Saget.	Total Loads af 50 cub. feet.
1891	7 015	79 805	86 802
1892	7 702	103 091	110 793
1893	6 793	93 609	100 402

Boness. Under Aaret 1893 blev der gjort betydelige Forretninger i Trælastimport og Kulexport. Følgende Tabel viser Totalindførselen af Trælast til Boness i de 3 sidste Aar:

	Huggen.	Saget.	Tilsammen.
1893	76 159 Loads	6 597 Loads	12 756 Loads
1892	94 900 —	5 911 —	100 811 —
1891	85 809 —	9 632 —	95 441 —

hvilket er en stærk Nedgang for huggen Lasts Vedkommende; dette har sin Grund deri, at i de to foregaaende Aar flere nye Firmaer af Pitpropsimportører blev etablerede, hvilket bevirkede, at der indførtes mere Pitprops end Markedet behøvede, og var Oplagene ved Begyndelsen af Aaret 1893 ret betydelige. Et Firma for Indførsel af Pitprops har nyligen, paa Grund af overdreven Konkurrence, arrangeret med sine Kreditorer, og det er sandsynligt at andre Importører vil blive mere forsigtige i den kommende Sæson og ikke købe mere end hvad der behøves til at tilfredsstille Efterspørgselen.

Boness staar fremdeles som No. 1 blandt de skotske Havne der indføre Pitprops, og byder Havnen mange Fordele, eftersom Skibene kan faa udgaaende Last uden at betale Extraudgifter.

Priserne paa Pitprops stillede sig for 1893 omtrent som i det foregaaende Aar.

1893.	2½"	3"	3½"	4"
Vaar	1 sh. 7 d	2 sh. 9 d	3 sh. 3 d	4 sh. 4½ d
Høst	1 sh. 6 d	2 sh. 9 d	3 sh. 1 d	3 sh. 9 d
1893.	4½"	5"	5½"	6"
Vaar	4 sh. 6 d	5 sh.	5 sh. 6 d	6 sh.
Høst	4 sh. 3 d	5 sh.	6 sh.	7 sh.

for 100 Fod c. i. f.

For Last fra Sverige og Tyskland betaltes 5 til 10 % mere, da denne er bedre og afpasset mere for Markedet.

Udførselen af Kul fra Boness under 1893 overgaar ethvert tidligere Aar, hvilket i væsentlig Grad skriver sig fra den store Kulstreik i England. Udførselen stiller sig for de 3 sidste Aar saaledes:

1893	501 024 Tons
1892	487 840 —
1891	434 354 —

Priserne i Januar for Main & Fife-Kul f. o. b. var fra 7—8 sh. og faldt med 3 d paa Sommeren, i November steg Priserne fra 12 sh. til 20 sh. pr. Ton, og ved Strikens Bilæggelse gik de ned til 10 sh. 6 d. Fragterne har været meget lave under hele Aaret. Som Følge af at Minearbejdernes Løn er omtrent 50 % højere nu end paa tilsvarende Tid forrige Aar, vil Priserne paa Kul gaa op. Stedets Handel og Skibsfart er i stadig Opadgaaen.

Dundee. Is. 4 Fartøier ankom fra Norge med 972 Tons Blokis mod i 1892 680 Tons, altsaa en Forøgelse af 292.

Fyrstikker & Flasker. Fra Gøteborg indførtes direkte til Dundee 290 Kasser (16 Tons) Fyrstikker og 115 Tons Tomflasker imod i 1892 21 Tons Fyrstikker og 129 Tons Tomflasker.

Jute. I denne Dundees vigtigste Indførselsartikkel er der en betydelig Nedgang sammenlignet med tidligere Aar, Fluktuation i Priserne, de

meget smaa Ordre, og den almindelige Slaphed i denne Industrigren forårsagede, at Importørerne ikke bragte mere paa Markedet af Raamateriale end der nødvendigvis tiltrængtes.

Antallet af Skibe, der ankom direkte fra Indien til Dundee i 1893, beløb sig til 51, hvoraf 13 Dampskibe og 38 Seilskibe, deres samlede Drægtighed udgjorde 103 603 Reg.-Tons og de bragte 838 813 Baller imod i 1892 54 Skibe af 107 589 R.-T. der bragte 938 277 Baller, og i 1891 79 Skibe, 150 747 R.-T. med 1 234 440 Baller Jute, hvilket viser en Nedgang fra 1892 med 99 464 og fra 1891 med 395 627 Baller.

Af de 51 Skibe kom 40 fra Calcutta og 11 fra Chittagong.

Priser. Allerede i Mai Maaned blev den nye Høst bragt paa Markedet til en Pris af £ 13. 0. 0 til £ 13. 10. 0 pr. Ton for bedste Mærker, men kun faa Forretninger blev gjort, eftersom man troede, at det skulde blive en god Høst, og Priserne ikke gaa op. Da Priserne imidlertid holdt sig uforandrede indtil September, da de begyndte at stige Uge for Uge, bevirkede dette stor Forstyrrelse i Spinderivirksomheden. Ved Enden af Aaret var Prisen for bedste Mærke £ 16. 10. à £ 16. 15. Den nye Høst har vist sig at være af meget ringere Kvalitet end de tidligere Aars.

Fragterne fra Indien har været meget lave, saaledes for Dampskibe 22 sh. 6 d til 35 sh. og for Seilskibe 20—26 sh. 3 d pr. Ton af 5 Baller.

Flax, Hamp & Codilla. Indførselen af disse Artikler viser en meget betydelig Nedgang sammenlignet med tidligere Aar.

I 66 Dampskibe drægtige 49 097 Reg.-Tons indførtes 19 813 Tons mod i 1892 i 108 Dampskibe dr. 77 094 Reg.-Tons 27 101 Tons, altsaa en Nedgang af 42 Skibe og 7 288 Tons Fibrer. I denne Trafik benyttes nu alene Dampskibe.

Priserne. Under hele Aaret var Efterspørgselen paa dette Raamateriale meget liden som Følge af Stilstand i Linvarefabrikationen. For Riga K.s betaltes £ 20. 10. pr. Ton, medens St. Petersburg Gods (Bejetzky Seretz) betaltes med 32 à 33 £, og Jarapol £ 30 pr. Ton c. i. f. Senere paa Aaret steg Priserne med £ 3. 10. til £ 4 mere pr. Ton. Ved Enden af Aaret var Priserne stegne end mere, og for Riga „browns“ forlangtes £ 26 à £ 26 10 sh., Petersburg £ 41 à 42 og for Jarapol £ 36 à 37 pr. Ton. Den nye Høst er ikke af meget god Kvalitet, men da Kvantiteten er ringe, vil de høje Priser sandsynligvis holde sig.

Fragterne paa Flax fra Rusland holdt sig mere faste i 1893 end i 1892, der betaltes 14 sh. à 14 sh. 6 d pr. Ton fra Riga og 17 sh. 6 d à 18 sh. fra Cronstadt.

Sæl- og Hvalfangst. Sælfangsten ved Newfoundland slog ganske Feil, 3 Skibe var engagerede, og Fangsten androg til 16 919 Sæl, hvoraf udvandtes 240 Tons Olje.

Det bør vel bemærkes, at Sælfangsten dreves under forskellige Vilkaar i det sidstforløbne Aar, thi den nye Ordning tillader Skibene kun at gjøre en Tur, medens der tidligere foretoges to Ture til Fiskegrunden, idet Skibene ilandbragte sin første Fangst i St. John, og derpaa vendte tilbage til Fangststedet.

I det sidsforløbne Aar blev intet Skib sendt fra Dundee til Grønland.

De fra Dundee til Sydpolarhavet i 1892 udsendte 4 Skibe vendte tilbage uden at have fanget en eneste Hval, derimod medbragte de 14 706 Sælskind, som dog ikke er blevne solgte, eftersom Skindhandlerne synes at

betragte dem af ringe Værdi sammenlignet med den arctiske Sæl; men selv om de ovennævnte Skind, og de 416 Tons Olje, der blev udbragt, kunde blive solgt til meget gode Priser, vilde alligevel Eierne af de 4 Skibe lide betydeligt Tab, og vil i den nærmeste Fremtid ikke igjen udsende deres Skibe til Sydhavet.

Følgende Zifre udviser Totaludbyttet af Sælfangsten i 1893:

Fra Newfoundland	16 919	Sæl	hvoraf	udvandt	240	Tons	Olie
- Sydishavet	14 706	-	—	—	416	—	—
Tilsammen	31 625	Sæl	hvoraf	udvandt	656	Tons	Olie
mod i 1892	61 821	-	—	—	739	—	—
eller en Nedgang af	30 196	-	—	—	83	—	—

Hvalfangsten i Davids Strædet indbragte derimod et meget større Udbytte end de tidligere Aar, der fangedes saaledes af 4 Skibe 30 Hval, hvoraf udvandt 20½ Ton Hvalben og 391 Tons Olie mod i 1892 2½ Ton Hvalben og 197 Tons Olie eller en Forøgelse i 1893 af 18 Tons Hvalben og 194 Tons Olie.

Priserne paa Sælskind er meget lave, og som allerede nævnt findes ingen Kjøber til Sælskindene fra Sydishavet. De sidste Priser betalte for Grønlandskind var:

Saddlers	5 sh. à 5 sh. 3 d pr. Stk.	Whitecoats	4 sh. 8 d pr. Stk.
Large do. . . .	7 - - -	Bluebacks	5 - 4 d - -
Extra large do. 10 -	- - -		

Newfoundland.

Saddlers	4 sh. 6 d à 4 sh. 9 d
Extra large do. . .	5 - 6 d à 5 - 9 d

Lys Sælolie er bleven solgt for £ 18 10 sh. à £ 19 pr. Ton, Hvalolie £ 20 à £ 20 10 sh. Prisen paa Hvalben er gaaet betydelig ned som Følge af at en Mængde amerikansk Hvalben er bleven ført paa Markedet. Medens i 1892 Hvalben solgtes for £ 2 500 pr. Ton, bydes i 1893 kun £ 1 100 à £ 1 250, men Sælgerne holder sig tilbage, og vil ikke gjøre Forretninger før de kan sælge for £ 1 500 pr. Ton.

Canadisk Kvæg. I det forløbne Aar har ingen Indførsel af Kvæg fra Canada fundet Sted, som Følge af de meget strenge Regler som Regjeringen har opstillet for denne Trafik; de meget store og kostbare Landingspladse og Huse for Kvæg har saaledes været ubrugte i 1893, hvilket har medført betydelig Nedgang i Havnekassens Indtægter. Distriktets Landmænd har ogsaa i høj Grad følt det uheldige i Indskrænkningen i Indførselen, eftersom Canada var det Sted, hvorfra de tog deres Forsyning af Slagtekvæg.

Esparto. Til Dundee ankom der 14 Dampskibe med 11 344 Tons Esparto til Brug ved Papirfabrikation mod i 1892 23 Dampskibe med 14 209 Tons eller en Nedgang af 2 865 Tons. Fra Spanien ankom 8 134 Tons og fra Alger 3 210 Tons.

Skibsbygning. Siden 1886 har denne Industri ikke vist et saa uheldigt Aar. Ved Enden af 1892 var der 2 Skibe af omtrent 6 870 Tons Drægtighed under Bygning, og da der senere kun indkom faa Ordre, blev Følgen den, at mange Arbeidere, der før var beskæftiget med Skibsbyggeri, maatte søge Arbeide andetsteds. For Tiden er der indgaaet Kontrakt for Bygning af 6 Skibe med en Drægtighed af 7 376 Tons, nemlig 4 Dampskibe tilsammen 4 246 Tons, et Seilskib drægtig 3 080 R.-T. og en Staallægter af 50 R.-Tons.

Fra Dundees Skibsværfter blev der i 1893 sat paa Vandet 5 Skibe med en samlet Drægtighed af 6 340 R.-T. mod i 1892 10 Skibe og 21 990 R.-T., hvilket udviser en Nedgang af 5 Skibe og 15 650 R.-T. Aaret 1893 har været meget uheldig for Dundees forskellige Industrigræne, og Udsigterne for 1894 er ikke meget lysende. Man har forsøgt mange Midler for at raade Bod paa de daarlige Tilstande, saasom at indskrænke Produktionen og Arbeidstiden, men til liden Nytte. Ved Enden af April blev det besluttet at reducere Spinderiarbejdernes Løn med 5 % fra 1ste Mai, Følgen heraf var at 15 000 Arbeidere streikede fra nævnte Dag; Streiken varede imidlertid kun nogle faa Dage, hvorpaa den blev bilagt i Favør af Streikerne. For nærværende arbejder mange Spinderier med reduceret Arbeidskraft og Maskineri. Sjelden i de senere Aar har der foregaaet saa lidet Arbejde og Produktionen været saa lidet lønnende. Nogen Forening til at holde Produktionen nede har ikke været nødvendig, eftersom en almindelig Reduction i Arbeidskraft og Arbeidstid overalt har været fremherskende; dette maa selvfølgelig have Indflydelse paa Oplagene og give Haab om et snarligt Opsving.

Ingen Forandringer i de lokale Skibsafgifter har fundet Sted i det forløbne Aar.

Sundhedstilstanden i Byen har i det store og hele taget været tilfredsstillende.

Glasgow. Priserne paa Staal og Jern vare:

	Begyndelsen af 1892.	Enden af 1893.
Iron Angles pr. Ton	£ 5. 5. 0	£ 5. 0. 0
— Plates - - - - -	5. 5. 0	- 5. 5. 0
Staal Angles - - - - -	4. 15. 0	- 4. 15. 0
— Plates - - - - -	5. 8. 0	- 5. 5. 0
Skibe af omtrent 1 200 Tons p. R.T. Jern	10. 0. 0	- 9. 0. 0
— — — — — Staal	10. 0. 0	- 9. 0. 0
Maskiner p. H. K. nominelle (compound) £	40. 0. 0	- 35. 0. 0
— — — — — (triple exp.) -	43. 0. 0	- 38. 0. 0
Arbeidsløn for Skibstømmere pr. Time	7 $\frac{1}{2}$ d	
— - Snedkere - —	7 $\frac{1}{2}$ -	
— - mekaniske Arbeidere - —	6 $\frac{1}{4}$ -	

Gjennemsnitsprisen for Seilskibe med Udrustning for Ostindiefart af omtrent 1 200 R.-T. var £ 10 til £ 9—10 pr. R.-T. for Staal og £ 9—10 sh. til £ 9. 5 sh. pr. R.-T. for Jern, og for Skibe fra 1 200 til 2 500 R.-T. £ 9 pr. R.-T. Staal og £ 8. 10 sh. pr. R.-T. Jern.

En regulær Dampskibslinie mellem Glasgow og Gøteborg har ogsaa i 1893 været vedligeholdt af Dampskibsselskaberne „Nafir Shipping Company“ og „Svithjod Steam Company“, Gøteborg, hvis Dampskibe anløbe Glasgow paa deres Tur tilbage fra Liverpool.

Is. I 1893 indførtes der til Glasgow 14 377 Tons imod i 1892 14 700 T.

De erholdte Priser var lidt bedre end i det foregaaende Aar. Vaarladinger solgtes for 9 sh. à 9 sh. 6 d pr. Ton, i August Maaned erholdtes indtil 17 sh. 6 d pr. Ton.

Fra de forenede Stater indførtes i 1893 af fersk Kjød 22 612 quarters vægtig 4 222 068 $\mathcal{W}$, af Kvæg 28 564 Stkr., og fra Kanada 18 611 Stkr. mod i 1892 fra de forenede Stater 44 161, fra Kanada 29 349 — hvilket viser en betydelig Nedgang, der hovedsagelig har sin Grund i de høje Priser paa Udførselsstederne.

Kulforretningerne. I Tiden fra Januar til Mai laa Forretningerne meget nede og Priserne faldt; som Følge heraf fandt Kulmineeierne det nødvendigt at nedsætte Arbeidslønnen to Gange i nævnte Tidsrum, hvergang med 6 d pr. Dag; Arbeiderne paa sin Side reducerede Arbeidstiden fra 5 til 4 Dage pr. Uge, denne Reduktion fandt Sted den 22 Mai og varede til 10 August, da, paa Grund af de store Streiker i England, Arbeiderne forlangte en Forhøielse i Arbeidslønnen af 1 sh. pr. Dag, hvilket Forlangende Arbeidsherrerne gik ind paa; senere, da der iudtraadte Streik i Wales, forlangte Arbeiderne yderligere 1 sh. Lønsforhøielse, hvilket ogsaa blev indvilget. Som let kan forstaaes steg Priserne paa Kul under disse Forhold meget hurtigt.

Da de engelske Streiker endte i November, forlangte de skotske Minearbeidere yderligere Tillæg i Løn, hvilket dog samtlige Arbeidsherrer modsatte sig, eftersom Grundene til de tidligere Forhøielser nu vare fjernede. Resultatet af dette Afslag var, at Arbeidet nedlagdes ved næsten alle Gruber fra den 22 November til 12 December, da Arbeidet gjenoptoges paa de af Arbeidsgiverne opstillede Betingelser.

Minearbeidernes gennemsnitlige optjente Dagløn var i 1893 fra 7 sh. 6 d til 8 sh.

Gennemsnitsprisen f. o. b. Glasgow for de forskellige Slags Kul stillede sig saaledes fra 1 Januar til 30 Juni:

	Ell Kul	7 sh. 3 d pr. Ton
	Steam Kul	8 - 3 - —
	Splint -	6 - 9 - —
	Main -	6 - 3 - —
og fra 1 Juli til 31 December		
	Ell Kul	10 - 6 - —
	Steam -	10 - 6 - —
	Splint -	9 - 9 - —
	Main -	9 - 6 - —

Grangemouth. Den totale Indførsel fra Norge og Sverige beløb sig til en Værdi af £ 326 230
mod i 1892 - 367 650

eller en Nedgang af £ 41 420

Udførselen til Norge og Sverige udgjorde i 1893 . . . £ 358 744
mod i 1892 - 326 332

eller en Forøgelse af £ 32 412

Indførselen af toldfrie Varer beløb sig til:

Fra Norge £ 275 861
- Sverige - 50 302

Tilsammen £ 326 163
Toldpligtigt Gods fra Norge - 67

Tilsammen £ 326 230
Udførselen til Norge androg til £ 262 109
— - Sverige — - - 96 635

Tilsammen £ 358 744

Af Kul indførtes der i 1893	1 205 790 Tons
mod i 1892	1 274 722 -
eller en Formindskelse af	68 942 Tons
Af Rujern udførtes i 1893	36 490 Tons
mod i 1892	41 500 -
eller en Nedgang af	5 010 Tons

Havnen var i 1893 besøgt af 269 norske Fartøier, hvoraf 136 Dampskibe, og af 83 svenske Fartøier, hvoraf 31 Dampskibe.

Fragterne holdt sig meget lave for den største Del af Aaret, men henimod Slutningen af Østersøsesæsonen indtraadte der en betydelig Forbedring baade med Hensyn til de ind- og udgaende Fragter.

I Aaret 1893 byggedes ialt	5 Skibe drægtige	5 281 Tons
mod i 1892	15 — —	21 704 -

hvilket viser den betydelige Nedgang af . 10 — — 16 423 Tons, der fornemmeligen har sin Grund deri, at det derværende „Shipbuilding Company“ ved Enden af 1892 maatte indstille sine Betalinger for en længere Tid.

Granton. Indførselen fra Norge i 1893 sammenlignet med Aaret 1892.

	1892	1893	Forøgelse.	Formindskelse
Battens og Planker . Loads	1 708	3 106	1 398	—
Pitprops	—	1 747	513	1 234
Telegrafpoler	—	91	38	53
Træmasse Tons	467	—	—	467
Is	—	250	159	91

Udførsel til Norge Kul 6 268 T., 4 558 T., — 1 710 T.

Peterhead. Det sidstforløbne Aars Ind- og Udførsel er steget i ubetydelig Grad sammenlignet med det foregaaende Aar.

Udførsel. Der har ingen Udførsel fundet Sted fra Peterhead til Norge eller Sverige. Den eneste Udførselsartikkel er fremdeles Sild.

Udførselsmængden for de tre sidste Aar beløb sig til:

1891	118 942 Barrels
1892	184 084 $\frac{1}{2}$ —
1893	203 036 $\frac{1}{2}$ —

Næsten hele sidstforløbne Aars Udførsel gik til Tyskland og Rusland, kun 16 129 Barrels sendtes til Leith og derfra til Continentet eller Amerika.

Norske og svenske Skibe benyttes meget i denne Fart, saaledes afsendtes der i 1893 med nævnte Skibe 55 940 Barrels til Tyskland og 22 003 Barrels til Rusland.

Fragterne var fra 1 sh. 2 d til 1 sh. 4 d pr. Barrel til Tyskland og fra 1 sh. 2 d til 1 sh. 6 d pr. Barrel til Rusland.

Indførsel. Som i tidligere Aar bestod Indførselen fra Norge og Sverige hovedsaglig af Trælaster, der for største Delen ankom i norske og svenske Fartøier og bestod af

Stav	783 $\frac{1}{2}$	Stdr.
Planker og Battens	777	—
Bjælker	62	—
Brændeved	35	—
Andet Træmateriale	60	—

I andre Nationers Skibe indførtes

Planker og Battens	260	Stdr.
Stav	35 $\frac{1}{2}$	—

Gjennemsnitsfragten for norske og svenske Skibe var 30 sh. pr. Stdr.

Priserne paa Trælaster i 1893 stillede sig saaledes:

Stav pr. 1 000 Fd.	£ 2 til £ 2 10 sh.
Battens pr. Stdr.	- 6 - - 7
Bjælker	9 d til 10 d pr. Kubikfod

Et norsk Fartøj ankom fra Kragerø med 86 Tons Is.

Af Salt indførtes der i norske og svenske Skibe meget mindre end i 1892, der ankom kun to Ladninger fra St. Ubes, ialt 1 180 Tons.

Af norske og svenske Skibe ankom der i 1892 58 Skibe dr. 12 928 og i 1893 68 dr. 16 214.

Sildefiske er den fornemste Bedrift i Peterhead.

Fangsten i 1893 var større end i 1892, men de erholdte Priser var lavere end Priserne i det foregaaende Aar.

Ved Peterhead og tilgrænsende Landsby Boddam fangedes 197 365 Crans, deraf mærkede 107 918 $\frac{1}{2}$ Barrels mod i 1892 151 307 Crans, hvoraf mærkede 87 633 $\frac{1}{2}$ Barrels, Forøgelse 46 058 Crans, deraf mærkede 20 285.

Fiskerne opnaaede en Gjennemsnitspris af 12 sh. 6 d mod i 1892 15 sh. pr. Cran.

For Crown	fulls	erholdtes	17 sh. 6 d—24 sh. 0 d
- Mattie	—	—	16 sh. 0 d—21 sh. 0 d
- Spents	—	—	12 sh. 6 d—14 sh. 6 d
- Mixed	—	—	12 sh. 0 d—14 sh. 6 d

J. W. Tornøe.

Amsterdam.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1894.

Den norske Skibsfart paa Distriktet har i 1893 været følgende:

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragt i Kroner.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.					
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Seilskibe.	Dampskibe.
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen .	15	3 826	58	24 785	-	-	-	-	73	28 611	34 517	176 560
- Norge til Vicekonsulstationerne	72	16 708	37	12 358	-	-	1	312	110	29 378	158 943	88 537
- andre Lande til Hovedstationen .	19	13 775	13	11 956	6	2 389	2	2 028	40	30 148	402 152	174 021
- andre Lande til Vicekonsulstationerne . .	111	60 021	54	38 002	7	1 291	5	1 731	177	101 045	1 494 115	569 930
Ialt	217	94 330	162	87 101	13	3 680	8	4 071	400	189 182	2 089 727	1 009 048
											3 098 775*)	
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen .	8	1 716	42	18 110	13	5 985	-	-	63	25 811	7 143	130 657
- Norge fra Vicekonsulstationerne	23	5 480	25	7 685	78	27 055	4	1 292	130	41 512	20 434	59 864
- andre Lande fra Hovedstationen .	8	2 938	2	1 512	15	11 785	29	19 147	54	35 382	54 052	16 620
- andre Lande fra Vicekonsulstationerne . . .	19	7 461	21	8 766	72	42 048	46	34 459	158	92 734	52 532	26 025
Ialt	58	17 595	90	36 073	178	86 873	79	54 898	405	195 439	133 161	233 166
											366 327*)	

Af svenske Skibe ankom 97 dr. 51 002 Tons.

Begge Landes Skibsfart tilsammen:

	Antal.	Tons.
Ankomne med Ladning	475	231 581
— i Ballast	22	8 603
Ialt	497	240 184
Afgaaede med Ladning	205	81 812
— i Ballast	296	163 465
Ialt	501	245 277

*) Heri er ikke medregnet Bruttofragterne for Dampskibe med Time-charters og Seilskibe der medhavde Ladning for egen Regning.

Bruttofragter optjente af:

Ankomne Skibe	Kr. 3 744 465
Afgaaede —	- 532 106

Kr. 4 276 571

Sammenlignet med de fem foregaaede Aar, stiller 1893's Skibsfart sig som følger:

Ankomne Skibe.	Norske.		Svenske.		Norske & svenske.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1893	400	189 182	97	51 002	407	240 184
1892	440	209 208	126	58 142	566	267 350
1891	415	168 779	125	53 249	540	222 028
1890	480	172 172	132	52 626	610	224 798
1889	407	152 005	92	37 403	500	189 408
1888	389	139 443	91	40 226	480	178 668
Gjennemsnit for 1888						
—1892	426	168 121	113	48 329	540	216 450

Af ovenstaaende summariske Opgaver fremgaar, at de Forenede Rigers Skibsfart paa Nederlandene i 1893 har været noget mindre end i det næstforegaaende Aar 1892, derimod, naar der sees paa den samlede Tonnage af de norske og svenske Skibe, der har besøgt Distriktet og ikke paa disses Antal, noget større end Totaldrægtigheden saavel af de i 1892 ankomne Fartøier som af Gjennemsnittet for Femaaret 1888—1892. Der ankom saaledes 27 166 Tons mindre i 1893 end i 1892, men 18 156 Tons mere end i 1891 og 23 734 Tons mere end gjennemsnitlig aarligt i ovennævnte Femaar. Formindselsen, sammenholdt med 1892, rammer den norske og den svenske Skibsfart, hver for sig betragtet omtrent i Forhold til hvert Lands Fart paa Distriktet. Af ovennævnte Tonnageforskjel 27 166 Tons falder 20 026 Tons paa de norske, og 7 140 Tons paa de svenske Skibe, hvilket henholdsvis staar lig med $9\frac{1}{2}$ % og $12\frac{1}{4}$ % under 1892's Skibsfart. Herved bør dog ikke tabes af Sigte, at en vis Del af de norske Skibes ringere samlede Drægtighed bør tilskrives en af det Kongl. Indre Departement i September Maaned f. A. truffen Ordning, om fra 1ste Oktober næsteften at lade den Konsulatafgift, som norske Dampskibe har at erlægge, blive beregnet efter Fartøiets Nettodrægtighed ifølge den saakaldte engelske Skibsmaalingsregel. Tonnagen af de norske Dampskibe, der har besøgt Nederlandene i det sidste Kvartdel af 1893, er i Forbindelse med denne Anordning bleven opført i vedkommende Rubrik i Skibsfortegnelserne med det til nævnte Maalingsregel svarende Tal og ikke, som i tidligere Aar samt i de første 9 Maaneder af 1893, med det i Dampskibenes norske Maalebrev angivne Tal. Da Forskjellen mellem Nettodrægtigheden efter engelsk Regel og den tidligere Beregningsmaade efter en Sammenligning, anstillet med endel Dampskibe, for hvilke saavel den ene som den anden har været noteret, har vist sig at være af temmelig stor Betydning (i

Gjennemsnit mellem 9 og 10 %, som den ældre Maalingsregel giver større Drægtighed), kan det regnes, at den samlede Tonnage af de norske Skibe, der i 1893 ankom til Distriktet, skulde have været ikke saa ubetydelig større, dersom Dampskibenes Nettodrægtighed under hele Aaret havde været anført i Skibslisterne med de til den tidligere anvendte Maalingsregel svarende Tal, og Forskjellen imellem de to Aar 1892 og 1893's Skibsfart i lige Forhold ringere.

Tilbagegangen i Fartøiernes Antal i 1893, sammenlignet med 1892, holder hvad de norske Fartøier angaar omtrent Skridt med Tonnageformindskelsen, hvoraf der altsaa skulde kunne sluttes, at de norske Skibe, der har besøgt Distriktet i det foregaaende Aar, gjennemsnitlig har været af samme Størrelse som i det næstforegaaende Aar. De svenske Fartøiers Gjennemsnittsindhold er derimod blevet større, hvilket bl. A. fremgaar deraf, at der mod den ovenangivne Tonnagereduktion af $12\frac{1}{4}$ % staar en Antalsformindskelse af 23 %. Anstilles de samme Betragtninger angaaende Fartøiernes Antal og disses samlede Drægtighed for det næstforegaaende Aar 1892 samt det allerede nævnte Femaar 1888—92's Vedkommende, er Resultatet det, at saavel den norske som svenske Skibsfart paa Distriktet viser et øienfaldende Tiltagende af Fartøiernes Gjennemsnittsdrægtighed.

Fartøiernes Gruppering efter Seilskibe og Dampskibe viser følgende Zifre:

Norske og svenske tilsammen:			
234 Dampskibe drægtige	127 255 Tons		
263 Seilskibe —	112 929 —		
hvoraf norske:			
170 Dampskibe drægtige	91 172 —		
230 Seilskibe —	98 010 —		
og svenske			
64 Dampskibe —	36 083 —		
33 Seilskibe —	14 919 —		

I 1892 var dette Forhold:
norske og svenske tilsammen:

267 Dampskibe drægtige	138 230 Tons		
299 Seilskibe —	129 120 —		
hvoraf norske:			
172 Dampskibe —	94 169 —		
268 Seilskibe —	115 039 —		
og svenske:			
95 Dampskibe —	44 061 —		
31 Seilskibe —	14 081 —		

I Modsætning til de 10 forudgaaende Aar, der, som i disses Aarsberetninger paapeget, stedse har havt at paavise en Tiltagen af Dampskibstonnagen paa Seilskibstonnagens Bekostning, viser ovenstaaende Tabel for den norske og svenske Skibsfart under Et omtrent samme Forhold mellem Seil og Damp som i 1892, nemlig 48 mod 52 %. Dette gjælder dog ikke for hvert Land særskilt betragtet: Specialopgaverne viser her for de svenske Dampskibes Vedkommende en Formindskelse fra 76 til 70 % af den samlede svenske Tonnage, men for de norske en Forøgelse fra 45 til 48 %, med en dertil svarende Forøgelse resp. Formindskelse af de to Landes Seiltonnage. Viser Opgaverne fra Konsulaterne i de andre Lande ligeledes, at der gaar

en Strømning i Retning af større Stabilitet i Forholdet mellem Damp- og Seilskibene, synes deraf at kunne drages den Slutning, at disse sidstes Fortrængen af de Første, ialfald for Øieblikket, er kommen til Stilstand.

Mellem de norske Fartøier, der i 1893 ankom og afgik med eller uden Ladning, har Forholdet været følgende:

	Antal.	Tons.
Ankomne med Ladning	379	181 431
— i Ballast	21	7 751
Afgaaede med Ladning	148	53 668
— i Ballast	257	141 771

De i Ballast ankomne norske og svenske Fartøier har, som af Tabellen fremgaar, atter udgjort en forsvindende liden Brøkdel af de ankomne Skibes Totaldrægtighed, nemlig $3\frac{1}{2}$ % deraf, hvilket omtrent svarer til vedkommende Zifre for tidligere Aar. Endnu skarpere bliver Modsætningen mellem ballastede og ladede Skibe, naar der udelukkende sees paa den svenske Skibsfart paa Distriktet; Forholdet bliver da 1.7 % af disses Totaldrægtighed ankommet i Ballast og 98.3 % med Ladning. For de norske Skibe er disse Forholdstal 4.1 % og 95.9 %.

Det modsatte af Ovenstaaende, omend i ringere Udstrækning, sees at være Tilfældet med de fra Distriktet afgaaende norske og svenske Fartøier, under Et betragtet; blandt disse er det, ligeledes som i tidligere Aar, de i Ballast afgaaede, der har en overveiende Flerhed, nemlig 67 % af de afgaaede Skibes Totaldrægtighed. Anderledes stiller dette sig dog, naar de to Landes Skibsfart paa Nederlandene tages hver for sig: den svenske sees da at vise en Excedent paa de ladede Skibes Side af ialt 6 450 Tons eller $56\frac{1}{2}$ % af de afgaaede svenske Skibes Totaldrægtighed; medens den norske derimod viser et overveiende Antal af i Ballast afgaaende imod de ladede end ovenfor angivet for de to Lande seet under Et, nemlig af førstnævnte $62\frac{1}{2}$ % af de afgaaede norske Skibes samlede Tonnage mod $27\frac{1}{2}$ % af sidstnævnte. I Sammenligning med tidligere Aar viser denne Tingenes Tilstand, hvis Aarsag bør søges i Vanskeligheden at opdrive Udfragter fra nederlandske Havne, dog snarere paa Fremgang end paa det modsatte; det med Ladning afgaaede Totalkvantum i Tons sees saaledes at være noget større end i 1892, medens det Tonnageziffer, der viser hvormeget den norske og svenske Skibsfart paa Distriktet i 1893 er mindre end i 1892, udelukkende sees at falde paa de i Ballast afgaaede Fartøier.

Dø til Distriktet med Ladning ankomne norske Skibe fordeles efter Afgangslandene som følger:

Ankomne med Ladning fra	Antal.	Tons.
Norge	182	57 677
Sverige	36	20 220
Ruslands nordlige Havne og Finland	23	12 003
Tydske Havne	10	3 644
England og Skotland	7	2 625
Frankrige	7	2 513
Spanien og Portugal	8	5 399
Donau Fyrstendømmer	4	4 315
Middelhavet	4	5 269
Amerikas Forenede Stater	50	42 806
Mexico, Vestindien	25	8 800

Ankomne med Ladning fra	Antal.	Tons.
Syd Amerika (Brasilien)	13	8 432
Afrikas Vestkyst	5	2 003
Ostindien	3	2 947
Australien	2	2 778

Sammenligner man disse Tal med den i Aarsberetningen for 1892 indtagne Tabel sees, at Totaldrægtigheden af de fra svenske og nordl. russiske Havne med Ladning ankomne norske og svenske Skibe er tiltaget noget, derimod aftaget fra norske Havne. Farten paa Distriktet fra spanske Havne — det er især Transporten af spansk Jernmalm, bestemt for de ved Rhinen liggende tyske Jernværk, der i 1892 og tidligere Aar har beskjaftiget endel af vore Dampskibe — er ligeledes gaaet ikke ubetydelig tilbage, men den største Forskjel mod 1892 i Retning af Tilbagegang, viser de norske og svenske Skibes Fart mellem de nordamerikanske Havne og Distriktet (nærvæd 50 000 Tons mod i 1892 76 300 Tons). I den før meget betydelige Fart mellem Havnene i det sydlige Rusland og Nederlandene, hvilken dog i 1893 har været ubetydelig i Sammenligning med tidligere Aar, formentlig paa Grund af Vanskeligheden ved at faa russisk Korn indført i Tyskland, har norske og svenske Fartøier i det henrundne Aar ikke havt nogen Andel. Med Undtagelse af Farten fra Australien til Nederlandene, der er gaaet tilbage, sees de fleste andre Langfarter fra afrikanske og indiske Havne, men især fra sydamerikanske, at have tiltaget.

Her følger en Opgave over de fra Distriktet med Ladning afgaaede norske Skibe:

Afgaaede med Ladning til	Antal.	Tons.
Norge	98	32 991
Sverige	7	1 194
Ruslands nordlige Havne og Finland	5	1 865
England og Skotland	8	2 900
Tyske og danske Havne	4	1 238
Frankrige	4	1 551
Grækenland	1	1 137
Amerikas Forenede Stater	4	2 525
Afrikas Vestkyst	1	269
Ostindien	3	1 811
Australien	1	1 373

I Bestemmelseslandene for de i 1893 med Ladning fra Distriktet afgaaede norske og svenske Skibe er der ikke kommen nogen nævneværdig Forandring, naar Sammenligning anstilles med de for det næstforegaaende Aar i sin Tid meddelte Opgaver. Drægtigheden af de fra nederlandske til svenske Havne med Ladning udklarerede Fartøier, der i 1892 havde at opvise en betydelig Tiltagen ligeoverfor 1891, er dog kommen ikke saa ubetydelig ned igjen, nemlig fra 29 000 Tons til, som i ovenstaaende Tabel angivet, 24 306 Tons.

Farten paa de øvrige Lande er som sagt, omtrent forbleven stationær.

De manglende 7 496 Tons — adderer man Tallene i den sidste Kolonne af ovenstaaende Tabel, faar man 75 316 Tons, medens Totaldrægtigheden af med Ladning fra Distriktet afgaaede norske og svenske Skibe nærmere ovenfor har været meddelt at udgjøre 81 812 Tons! — faar sin Forklaring derved, at flere Fartøier, især Rutedampskibene, har udlosset

sin Ladning i flere nederlandske Havne og saaledes i Skibsfartstabellen for enkelte af disse Havne staar opregnet som afgaaet med Ladning til en anden indenlandsk Havn.

Noget over Halvparten af den med Ladning fra Distriktet afgaaede samlede Tonnage, er tilfaldt de mellem norske og svenske og nederlandske Havne i faste Ruter gaaende Dampskibe. Disse har i det henrundne Aar været de samme som flere Gange tidligere nævnt i Generalkonsulatets Beretninger, nemlig for Farten mellem Norge og Distriktet de af Firmaet Winge & Co. i Kristiania disponerede 3 Dampskibe, hvoraf 2 mellem Christiania og Amsterdam (enkelte Gange med Anløb af Gøteborg paa Tilbagereisen til Norge) og 1 mellem Christiania og Rotterdam, og for Farten paa Sverige Aktiebolagene „Svea“ i Stockholm og „Göta“ i Gøteborg's Skibe i Farten henholdsvis paa Amsterdam og Rotterdam. Ialt blev der gjort af Winge & Co.s Skibe 64 Reiser, repræsenterende 24 169 Tons, af „Svea's“ Skibe 16 Reiser, repræsenterende 13 237 Tons og af „Götas“ 24 Reiser repræsenterende 8 122 Tons, tilsammen 45 528 Tons. Paa Amsterdam falder heraf 30 457 Tons, paa Rotterdam 15 071 Tons.

Hvilken Plads den norske og svenske Handelsflaade indtager blandt de nederlandske og fremmede Skibe, der aarlig besøger Nederlandene, fremgaar af følgende Opgave for Aarene 1890—1892 (for det sidsthenrundne Aar 1893 foreligger endnu ingen Opgave).

An- komne i	Alle Nationers.		Deraf							
			nederlandske.		norske.		svenske.		øvrige fremmede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1890 . .	9 475	5 446 155	2 623	1 563 580	490	169 883	131	51 188	6 221	3 661 504
1891 . .	9 356	5 720 327	2 644	1 657 013	427	166 430	123	51 112	6 162	3 845 772
1892 . .	9 367	5 934 407	2 743	1 805 159	451	205 270	124	54 896	6 049	3 869 082

De øvrige „fremmede Fartøier“ i den sidste Kolumne af ovenstaaende Tabel, tilhørte i 1892 følgende Nationalitet:

Engelske	4 559	Skibe, drægtige	3 003 632	Tons
Tyske	1 014	—	572 426	—
Spanske	98	—	120 654	—
Danske	132	—	60 613	—
Alle Øvrige	246	—	111 757	—

De norske og svenske Skibes Andel i alle Nationers Fart mellem Norge, Sverige og Nederlandene i ovennævnte Aar 1890—1892, fremgaar af følgende Tabel:

Ankomne i	Alle Nationers.		Deraf							
			nederlandske.		norske.		svenske.		øvrige fremmede.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
1890.										
Fra Norge	335	92 139	79	21 849	241	63 691	-	-	15	6 599
- Sverige	469	219 950	162	66 743	55	14 793	92	35 466	160	102 948
Norge og Sverige	804	312 089	241	88 592	296	78 484	92	35 466	175	109 547
1891.										
Fra Norge	326	102 490	88	29 101	225	67 041	-	-	13	6 348
- Sverige	461	230 436	157	65 969	30	10 722	92	39 703	182	114 042
Norge og Sverige	787	332 926	245	95 070	255	77 763	92	39 703	195	120 390
1892.										
Fra Norge	323	99 001	87	29 082	220	64 875	1	737	15	4 307
- Sverige	571	330 165	151	63 067	36	15 148	68	32 264	316	219 686
Norge og Sverige	894	429 166	238	92 149	256	80 023	69	33 001	331	223 993

Den sammenlagte Sum af de til Distriktet ankomne og derfra afgaaede norske og svenske Skibe optjente Bruttofragter udgjør, som angivet i den paa Side 3 indtagne Tabel, ialt Kr. 4 276 571, mod i 1892 Kr. 5 009 695; heraf falder Kr. 3 744 465 paa de ankomne og Kr. 532 106 paa de afgaaede Fartøier. Af Forskjellen imellem de to Aar, Kr. 733 124, rammer Kr. 676 378 de ankomne og Kr. 56 746 de afgaaede Skibe. I de optjente Fragters Totalsummer er dog ikke indberegnat de af tidsbefragtede Dampskibe, eller af Fartøier, der for egen Regning medhavde Ladning, opseilede Fragter; Antallet af disse Skibe, omend hidtil ikke betydeligt, stiger dog med hvert Aar.

Dampskibenes og Seilskibenes Andel i Bruttofragterne saavel i 1893 som i 1892, fremgaar af følgende:

	1893.	1892.
Ankomne Dampskibe	Kr. 1 338 841	Kr. 1 523 130
Afgaaede —	- 370 085	- 482 271
Ankomne Seilskibe	- 2 405 624	- 2 897 713
Afgaaede —	- 162 021	- 106 581

Om Forandringer i de Handelsfartøierne ved Besøg af nederlandske Havne paahvilende Afgifter haves for Aaret 1893's Vedkommende intet at anføres. En udførlig Redegjørelse for disse Afgifters Størrelse, andre Skibsfarten paahvilende Omkostninger samt for Skibsfartkutymerne i nederlandske Havne er i Aarets Løb paa Opfordring fra det Kgl. norske Indre-Departement blevet udarbejdet og indsendt, og vil formentlig blive udgivet sammen med lignende Opgaver fra andre Lande.

Ved Hovedstationen Amsterdam udmønstreredes i 1893 paa norske Fartøier 25 Norske, 16 Svenske og 32 Udlændinge, hvorhos afmønstreredes 87 Norske, 17 Svenske og 26 Udlændinge. Ved samtlige Vice-Konsulater i

Distriktet udmønstreredes paa norske Fartøier 140 Norske, 55 Svenske og 155 Udlændinge og afmønstreredes 292 Norske, 107 Svenske og 130 Udlændinge. Paa svenske Skibe udmønstreredes 10 Norske, 21 Svenske og 36 Udlændinge, medens fra samme afmønstreredes 4 Norske, 46 Svenske og 16 Udlændinge. Ialt paamønstret ved Vice-Konsulaterne 417 Mand og afmønstret 595 Mand, eller for det hele Distrikt paamønstret 493 Mand og afmønstret 728 Mand.

Angaaende den formentlig fornemste Grund til den betydelige Forskjel mellem Antallet af afmønstrede og paamønstrede Folk, tillader man sig at henvise til Afsnittet om Paa- og Afmønstring i Fjoraarets Beretning.

Rømning anmeldtes ikke ved Hovedstationen, hverken fra norske eller svenske Skibe. Ved Vice-Konsulaterne forekom ialt 27 Tilfælde, deraf 20 fra norske Skibe (13 Norske, 2 Svenske og 5 Udlændinge) og 7 fra svenske (5 Svenske og 2 Udlændinge).

Af opsparede Hyrebeløb hjemsendtes der ved General-Konsulatets Forsorg i det henrundne Aar, til Norge Kr. 390 — og til Sverige Kr. 385. — At den betydelige Tilbagegang i Sammenligning med tidligere Aar i Størrelsen af den Totalsum, der i de sidste 2—3 Aar er bleven sendt hjem ved det Offentliges Forsorg, dog lykkeligvis ikke tyder paa ringere Spar-sommelighed hos vore Søfolk eller Mangel paa Hjælpsomhed ligeoverfor deres Paarørende hjemme, har været nærmere omtalt i forrige Aars Beretning. Summen af de Pengeforsendelser, som Sømandsmissionens Udsendinger i Amsterdam og Rotterdam og Bestyreren for det skandinaviske Sømands-hjem paa sidstnævnte Sted har besørget, nemlig ifølge modtagen Opgave ialt Kr. 4 410 — deraf 2 825 til Norge og 1 595 til Sverige, er imidlertid ikke saa lidet under den tilsvarende Opgave over 1892. Den i allerede offentliggjorte Aarsberetninger for enkelte Sømandshjem paapegede Vanskelighed, som det nu henrundne Aar har været Vidne til, hvor det gjaldt at finde passende Hyrer for vore Søfolk i udenlandske Havne og i Sammenhæng dermed de forholdsvis lange Tider, disse har maattet tilbringe og vente i Hjemmene, hvilket atter foraarsagede at den største Del af de fortjente Hyrer medgik til Opholdet der, har uden Tvivl i første Række været Grunden til Pengehjemsendelsernes Aftagen.

I Sømandsmissionens og det ovennævnte kristelige Sømandshjems Virkekreds, er der i Aaret 1893's Løb ikke kommen nogen Forandring. Begge er vor Sømandsstand til stor Velsignelse.

En Forholdsregel, der ogsaa vil komme vore Søfolk tilgode, har i det henrundne Aar været truffet af den her for faa Aar siden oprettede Forening „Zeemandsbond;“ den har nemlig ved Siden af sin almindelige Virksomhed, der hovedsagelig gaar ud paa at besørge indredet hyggelige Samlingslokaler, hvor Sømanden, medens hans Skib ligger i Havn eller naar han for Tiden er uden Ansættelse, kan opholde sig om Dagen og finde passende Adspredelse, samt at vejlede ham, i Tilfælde han ønsker at sikre sig en Livrente paa sine gamle Dage, nu ogsaa aabnet en saakaldt „Arbeidsbørs“. Det er jo en bekjendt Sag, at de Forhyringsagenter, som Sømanden er henvist til, naar han skal søge ny Hyre, for den allerstørste Del bestaar af Folk, som det kun er om at gjøre at faa saameget Fordel som muligt ud af den — som Regel let paavirkelige og lettroende — Sømand; fast Tarif for Forhyringsafgift eller Provision findes i de fleste Tilfælde ikke; som Regel er Agenten samtidig Indehaver af et Udskjækningslokale, hvoraf følger, at den, som fortærer mest paa Stedet, vil staa bedst anskrevet hos Agenten — Værten og først blive skaffet Plads (Notabene, naar Sømanden

ikke længere har noget at fortære!), medens Agenten som oftest staar i nær Forbindelse med en eller flere af den endnu mindre anbefalelsesværdige Kategori af Folk: Indehaverne af Sømandshoteller (Boardingsmastere), hvis Gjæster, altsaa de Søfolk, som foretrækker et Ophold hos dem istedet for i et ordentligt Sømandshjem, stadig vil blive foretrukket. „Zeemansbond“ agter med sit eget Forhyringskontor at slaa Agenternes Virken en Pæl i Livet.

De af kontante Penge bestaaende Efterladenskaber efter ombord i norske, svenske, nederlandske og andre fremmede Skibe, samt paa Hospitalerne i Distriktet afdøde Søfolk, indbetalte til General-Konsulatet og remiteret til Hjemlandene, udgjorde ialt Kr. 512.47, deraf til Norge Kr. 161.32 og til Sverige Kr. 351.15. Under Koleraens Hersken i Høsten af det henrundne Aar, især i Provindsen Syd-Holland med dens talrige Søhavne, blev saavidt vides ingen norsk eller svensk Sømand angreben af Sygdommen.

For Søulykker i Nærheden af og paa den hollandske Kyst har vi i det henrundne Aar ikke helt været sparet; et forladt norsk Skib ilanddrev paa den Nordhollandske Kyst nær Zandvoort, og et forladt svensk blev indbrjget til Delfzyl, medens der paa to andre Punkter af Kysten ligeledes ilanddrev Vrag, ladede med Trælast, som man formodede vare Norske.

I Forbindelse med ovenstaaende Beretning om det ved Zandvoort ilanddrevne forladte norske Skib hidsættes som en Mærkværdighed, at den af Fartøiet optjente Distancefragt er bleven udbetalt fuldtud. Det er, saavidt vides, den første Gang at dette er lykkets, hvor det gjaldt et fremmedt, af Besætningen forladt og til ikke nederlandsk Havn bestemt Fartøj. Art: 484 i „Wetboek van Koophandel“ (Handelslovbogen), der bestemmer, at der skal blive udbetalt Distancefragt for alt Gods, der af Skipperen eller paa hans Vegne bjerges fra Søen, har af fremstaaende Jurister og Dispachører stedse været erklæret uanvendelig paa fremmede Skibe, der strander paa den hollandske Kyst, medens de var paa Reisen til en Havn i et fremmed Land, hvis Lovgivning ikke kjender til Distancefragtberegning, idet de grunder denne Opfatning derpaa, at det et saadant Skib tilstødt Havari bør opgjøres paa Bestemmelsesstedet eller dog i ethvertfald efter de paa dette gjældende Regler. Paa Grund af denne fra flere kompetente Hold fremsatte Anskuelse har der, saavidt vides stedse, hvor der ikke herskede fuld Overensstemmelse herom mellem Partierne, været truffet et Kompromis, der i de fleste Tilfælde gik ud paa Betaling af Halvparten af hvad der vilde have været forskyldt som Distancefragt, og har en saadan Sag aldrig været forelagt en nederlandsk Domstol til Afgjørelse. Det ringe Beløb, hvorom det i dette Tilfælde dreiede sig, har vistnok ikke været uden Indflydelse paa Sagens Ordning, men som et Prejudikat i en fra tidligere Praxis afvigende Retning, tør Afgjørelsen dog uden Tvivl tillægges en vis Betydning. Paa Sagens for det norske Rederi heldige Udfald har, foruden den af Agenten for vedkommende norske Assnranseforening viste Dygtighed ved dens Behandling, den af General-Konsulatet i de senere Aar fulgte Fremgangsmaade: strax der indløber Underretning fra Kysten om, at et forladt norsk eller svensk Fartøj er inddrevet, i den fraværende Skibsførers Navn telegrafisk at anmode vedkommende Bjergningsautoritet om paa hans (Skibsførerens) Vegne at besørge Bjergningen, været af reel Betydning; nævnte Autoritet handler efter saadan Opfordring som Skibsførerens Fuldmægtig, og Lovens Bestemmelse, der som sagt knytter den Betingelse til

Distancefragtens Erlæggelse: „at Godset bjerges fra Søen af Skipperen eller paa hans Vegne“ fyldestgjøres.

For norsk Regning indkøbtes i Nederlandene i Aarets Løb 4 Skibe, henholdsvis 985, 1 329, 990 og 159 Reg.-Tons store; for de 3 førstnævnte, der alle havde høieste eller næsthøieste Klasse i vedkommende Klassificeringsbureau betales gennemsnitlig noget over Fl. 33 pr. Reg.-Ton. I 1889—1892 gaves i Gennemsnit for lignende Slags Fartøier med samme Klasse henholdsvis Fl. 17, Fl. 46, Fl. 31 $\frac{1}{4}$ og 29 $\frac{1}{2}$.

For svensk Regning blev i 1893 intet fremmedt Skib erhvervet i Nederlandene.

Intet norsk eller svensk Fartøi overgik i det henrundne Aar under dets Henliggen i en nederlandsk Havn i Udlændings Eie. De før omhandlede ilanddrevene Vrag blev solgte for at ophugges.

Foruden til de 4 ovennævnte nyindkjøbte Skibe, der efter derom erholdt Bemyndigelse blev forsynede med midlertidige Nationalitetsdokumenter, fornyedes tidligere udstedte midlertidige Nationalitetsbevis for 4 andre norske Fartøier.

Konsulatafgifterne har i 1893 udgjort som følger:

	Ved Hovedstationen.	Ved Vice-Konsulaterne.		Ialt tilfaldt General-Konsulen.	Expeditions-Gebyrer.
		Ialt erlagt	Heraf tilfaldt der General-Konsulen.		
Erlagt af:	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden	Gulden
Norske Skibe . .	2 008.57	5 276.11	2 638.05	4 646.62	} 232.97
Svenske Skibe .	688.69	1 187.58	593.79	1 282.48	
Ialt	2 697.26	6 463.69	3 231.84	5 929.10	

Den samlede Tonnage af den nederlandske Handelsflaade forblev paa en Ubetydelighed nær paa samme Standpunkt som i 1892; Dampskibenes Antal sees at være forøget med 4 Stykker og disses Totaldrægtighed med 7 029 Reg.-Tons; medens der paa Fortegnelsen opføres 5 Seilskibe med 4 965 Tons mindre. Ialt var den 31 December 1893 indregistreret som Søskibe under nederlandsk Flag:

442 Seilskibe,	drægtige	116 426 Reg.-Tons
154 Dampskibe	—	176 171 —

ialt 596 Fartøier, drægtige 292 597 Reg.-Tons

Af ovennævnte 442 Seilskibe var 186 Skibe. drægtige 99 862 Reg.-T., større Søskibe (Fregatter, Barker, Brigger og Skonnerter), medens de øvrige 256, ialt drægtige 16 564 Reg.-T., var Koffer, Tjalker, Galeaser og deslige.

Det er imidlertid en bekjendt Sag, at en Del — efter Enkeltes Mening en ikke ubetydelig Del, især af Dampskibsflaaden — af de som nederlandske Skibe indregistrerede Skibe kun i Navn tilhører Nederlandene eller nederlandske Aktieselskaber, men i Virkeligheden befinder sig i Udlændingers Eie. Især skal dette være Tilfældet med engelske Dampskibe, der paa Grund af „Board of Trades“ strenge Regler for under engelsk Flag farende Skibe

ofte forsøger at blive indregistrerede i Udlandet. Efter hvad en af Landets paa Søfartens Omraade mest bekendte Jurister i det henrundne Aar meddelte General-Staterne, skal et i England meget læst Blad aabent have givet engelske Rederier det Raad at lade sine Skibe gaa under fremmed, og da specielt, paa Grund af den nederlandske Lovgivnings bekvemme Bestemmelser, under nederlandsk Flag. Regjeringens Opmærksomhed skal fortiden være særlig fæstet paa denne Tingenes Tilstand.

Fragtmarkedet. Det er desværre ikke noget lyst Billede, som Skibsfarten har havt at fremvise i det henrundne Aar; var den i det næstforegaaende Aar 1892 lidet lønnende, har den i 1893 paa faa Undtagelser nær været det endnu mindre. Fragtraterne, som allerede i 1891 og 1892 betegnedes som de allerværste man havde kjendt, faldt paa enkelte Farvande endnu lavere og er nu kommet ned til et saadant Minimum, at det selv med den største Sparsommelighed for de flestes Vedkommende maa være en Umulighed at holde noget tilovers for Rederierne, naar Skibene skal holdes vedlige og assurede. Mulig at enkelte større, første Klasses Skibe, især Staalseilskibe, paa længere Farvande har havt noget Udbytte at opvise, men tarveligt har det vist været, især naar der tages Hensyn til den løbne Resiko og til Værdiforringelsen.

Trælastfragterne fra Østersøhavnene, der efter hvad der ovenfor er sagt om den Stilling, de Forenede Rigers Skibe aarlig indtager i Trafiken mellem disse Havne og Distriktet, er en vægtig Faktor, holdt sig Aaret rundt mellem fl 14 og fl 18 mod i 1892 mellem fl 15 og fl 19; fra det vestlige Sverige og Norges Østland mellem fl 10 og fl 14. Paa de fjernere Farvande var det ikke bedre stillet: Pitchpine-, Farvetræ-, Terpentinfrafterne fra Nordamerikas Forenede Stater, Kornfragterne, Ris-, Kaffe- og Sukkerfragterne, alle holdt sig paa eller under Lavmaalet for 1891 og 1892. Her følger en Tabel over indgaaende Fragter i 1892 og 1893.

	1892.		1893.	
Trælast fra				
nordl. Østersøhavne pr. Std.	fl 15	à fl 19	fl 14	à fl 18
Finske og Livl. Havne - -	id		id	
Vestkyst af Sverige,				
Fredriksstad . . -	fl 11	à fl 14	fl 10	à fl 14
Christianiafjorden,				
Laurvig -	fl 10	à fl 15	fl 11½	à fl 14
Forenede Stater,				
Atlant. Havne . . - -	85/	à 100/	85/	à 100/
Do. Mexik. Bugt . . - -	90/	à 105/	85/	à 100/
Canada - -	37/6	à 50/	40/	à 50/
Farvetræ fra				
Mexico - Ton	32/6	à 38/	32/6	à 40/
Vestindien - -	30/	à 35/	29/	à 32/
Harpix fra				
De Forenede Stater - 310 Eng. ₤	2/4½	à 3/	2/6	à 3/
Terpentin fra				
De Forenede Stater - 40 Gallons	3/	à 4/3	3/	à 4/

	1892.			1893.		
Rug fra						
Østersøen pr. 480 $\mathcal{R}$ Eng.	1/			1/3 $\frac{1}{2}$	à	1/6
det sorte Hav . . - 1 006 Ko.	8/6	à	14/6	7/	à	16/
Hvede fra						
Østersøen - 500 $\mathcal{R}$ Eng.	2/9			1/3 $\frac{1}{2}$	à	1/6
det sorte Hav . . - 1 015 Ko.	7/	à	18/	7/	à	16/
Havre fra						
Østersøen - 320 $\mathcal{R}$ Eng.	1/	à	1/6	1/	à	1/3
Petroleum fra						
De Forenede Stater - 40 Gallons	1/9	à	2/6	1/9	à	2/3
Kaffe fra						
Nederl. Ostindien (pr.						
Dampskibe) . . . - 1 800K.G fl 60		à fl 70		fl 60	à fl 75	
Ris fra						
Nederl. Ostindien (pr.						
Dampskibe) . . . - 2 000 — fl 42 $\frac{1}{2}$		à fl 50		fl 45		
Birmah - Ton	27/6	à	32/6		—	
Japan - -	35/	à	42/6		—	
Kobber og Jernmalm fra						
Sverige - -	5/6	à	8/	4/	à	7/
Frankrige - -	4/	à	5/	4/	à	4/6
Spanien - -	4/	à	8/	4/	à	5/10
Svovelskis fra						
Norges Vestland . . -	6/	à	6/4	6/		
Stenkul fra						
Englands Østkyst . . - -	4/	à	6/	4/6	à	6/9
— Vestkyst . . . - -	5/	à	7/	5/6	à	6/6

Med Udfragterne, der dog som ovenfor antydet er af ringere Betydning, har det, som nedenstaaende Tabel viser, ikke været bedre stillet end med de indgaaende Fragter:

1892.						1893.						
Cokes til:												
Christiania .	pr.	Ton	R.M.	4	à	R.M.	6	R.M.	4	à	R.M.	6
VestkystSverige	-	—	—	4	à	—	6	—	4 $\frac{1}{2}$	à	—	6
Kul til												
Christiania .	-	—	—	4 $\frac{1}{2}$	à	—	6	—	3 $\frac{1}{2}$	à	—	6
Tyskland .	-	—	—	4 $\frac{1}{2}$	à	—	6	—	3 $\frac{1}{2}$	à	—	6
Sydamerika .	-	—		16/	à		21/		—			
Cement og Phosphat til												
Østersøen .	-	—		4/	à		7/		5/	à		7/
Klid til												
Danske Havne	-	—	fl	5	à	fl	7	fl	5 $\frac{1}{2}$	à	fl	7
Pibeler til												
Danske Havne	-	—		3/	à		5/6		5/	à		7/

Handelen. At danne sig et rigtigt Billede af Handelens Resultater i det store Hele i det henrundne Aar, er en forholdsvis vanskeligere Sag end hvor det gjælder Søfartens, da man i Handelen har at gjøre med en større Flerhed af Faktorer, som langtfrå stadig virker i samme Retning, og der ovenfor den ene Artikel kan være virket med gunstigt og ovenfor den anden med det modsatte Resultat. Omdømmet vil derfor, naar der sees paa særskilte Varegrupper og Handelen deri, blive mere eller mindre paavirket af det deri opnaaede Resultat, og Aaret vil, alt eftersom dette har været heldigt eller uheldigt i vedkommende Gruppe, blive kaldet et tilfredsstillende eller et daarligt Aar. I det store Hele taget synes det henrundne Aar dog snarere at burde henregnes til de med tilfredsstillende Udbytte end til de sidstnævnte, og mere specielt turde dette vise sig at være Tilfældet, naar Opmærksomheden fæstes paa Handelen i den for vore Hjemlande vigtige Exportvare Trælasten; herom nærmere nedenfor.

Paa Omraadet af det Offentliges Befatning med Handelen haves at notere, at den i Generalkonsulatets forrige Aarsberetning omhandlede, mellem Nederlandene og Spanien i 1892 trufne Aftale om en foreløbig Handelstraktat i 1893, har faaet General-Staternes Samtykke og er bleven kundgjort som Lov af 24de Juli 1893; en senere kgl. Resolution har bestemt dens Ikrafttræden til den 1ste Januar 1894. Traktaten gaar ud paa, at Nederlandene uden Forbehold tilstaar Spanien at blive behandlet som den mest begunstigede Nation, medens Spanien kun udstrækker sin Indrømmelse til at omfatte visse, særskilt opregnede Artikler; da blandt disse imidlertid findes alle, som er af nogen Betydning for Nederlandene, og Spanien desuden ved Underhandlingen har erklæret at ville tage fremtidige Forslag fra nederlandsk Side om Forøgelse af de særskilt nævnte Artikler i velvillig Overveielse, staar den fra spansk Side indrømmede Begunstigelse faktisk lig med Nederlandenes uindskrænkede Begunstigelse af spanske Artikler. Der opregnes to Sæt af Artikler i Traktaten, et mindre Antal, der betegnes som „articles originaux des Pays-Bas et de leurs Colonies“, (Ost, Smør, Genever, Øl, Blomsterløg, Tin i Barrer, Indigo &c.), hvoraf Spanien tilstaar Indførselen efter en lavere Tarif end hvad der afkræves lignende Produkter fra andre Lande, og et større Antal, for hvis Vedkommende Spanien indrømmer Behandlingen som den mest begunstigede Nations Produkter. Blandt dette større Antal findes dog atter opregnet de samme Varer fra førstnævnte Fortegnelse. Den nederlandske Udenrigsminister har ved Traktatens Behandling i General-Staterne herom oplyst, at Hensigten med denne dobbelte Omnævnelse af det mindre Antal Varer har været at opnaa, at den for disse Varer fra spansk Side fastsatte lave Tarif skal blive yderligere reduceret, dersom Spanien ved speciel Overenskomst med et andet Land skulde komme til at indrømme et saadant Land endnu lavere Satser for Indførselen af lignende Varer. Man har her i Landet erklæret sig meget tilfreds med den sluttede Overenskomst og nærer godt Haab om, at den vil bidrage til en væsentlig Forøgelse af Handelsomsætningen imellem de to Lande.

En for Nederlandene mindre glædelig Fremtoning paa Handelens Omraade har i det henrundne Aar været den Udbredelse, som her etablerede Svindelfirmaer har givet sine Transaktioner med Udlandet. Uagtet at der saavel i Amsterdam og Rotterdam som i de mindre Handelsbyer i Landet findes Konsulater for de fleste Lande, og det jo sandelig nu om Dagen ikke tager lang Tid til at føre Korrespondance mellem de forskellige Lande, saa er dog Antallet af de udenlandske Handelshuse utrolig stort,

der uden først at indhente nærmere Oplysning angaaende vedkommende Bestilleres Soliditet, etc. har sendt til af dem aldeles ubekjendte Personer her i Landet større eller mindre Partier Handelsvarer, og derved lidt betydelige Tab. Den af de fleste af disse Svindlere fulgte Fremgangsmaade er simpelt den, at antage et velklingende Firmanavn og forsyne sig med vakkert udstyret Forretningskorrespondancepapir; er det lykkets at faa en eller anden lettroende eller ubetinget paa „hollandsk Soliditet“ stolende Udlænding til at gaa ind paa en Varesendelse, saa angives dens Værdi iøinefaldende lavt ved Toldbehandlingen, i Haab om at opnaa, at Toldbetjentene, der efter Toldloven har Ret til at overtage Varerne mod den angivne Værdi med Tillæg af 10 % som Godtgjørelse for Tab af Udbytte, vil lade sig forlokke til Handelen. Det lykkes som oftest, men, hvis ikke, saa mangler det jo intetsteds i Verden paa anden Leilighed til at blive af med Varer mod en Pris, der er betydelig lavere end den gjængse; den saakaldte Kjøber indkasserer i begge Fald Provenuet og den lettroende Sælger faar i intet Tilfælde se en eneste Skilling af den ham tilkommende Salgssum: vedkommende Svindelfirma sørger for, enten i god Tid at være sporløs forsvunden eller at gjøre konkurs. Den nederlandske Regjerings Opmærksomhed er i Forbindelse med disse Slags Bedragerier bleven fæstet paa en Mangel i den civile Retspleie, der ikke giver Adgang til at faa saadanne Svindlere tiltalt for Svig, paa Grund af, at det juridiske Bevis ikke kan forskaffes, at Vedkommende ved at sælge Varerne til en Spotpris har gjort dette for at tilføie den tidligere Sælger Skade, eller at han, da han bestilte Varerne, havde til Hensigt ikke at ville betale dem. Ved hyppig Advarsel i udenlandske Blade samt ved Uddeling til de i Nederlandene etablerede fremmede Konsulater og de nederlandske Konsuler i Udlandet af trykte Lister over de mest bekjendte Svindelfirmaer, haaber man dog at kunne slaa disse sidste og deres Gjerning en Pæl i Livet. En Revision af Toldloven, hvorom der er bleven fremsat kgl. Proposition for General-Staterne, vil uden Tvivl ogsaa bidrage til at aabenbare Bedragerier som de her omskrevne, der er et civiliseret Land uværdig og der altid skader det hele Lands Handelsreputation, snart atter vil høre til Historien.

I Aarets Løb er der i Amsterdam blevet oprettet en officielt italiensk Handelsagentur. Dets Virksomhed skal blandt andet bestaa i at fremme Salget af italienske Produkter i Nederlandene ved at holde en permanent Udstilling af en saavidt gjørlig fuldstændig Samling af Prøver deraf og saaledes skaffe nederlandske Kjøbere Adgang til at gjøre sig bekjendt med disses Priser etc., et Forbillede, som uden Tvivl fortjener at blive fulgt, om ikke i Europa, saa dog i oversøiske Lande, hvor vore Produkter endnu ikke eller ikke tilstrækkelig er bekjendt.

Paa Statsfinancernes Omraade haves, foruden en gennemgribende Omorganisation af Skattevæsenet, hvorom der er bleven tilstillet det kongelige Udenrigsdepartement, samt det kongelige norske Indredepartement en af Vicekonsul Egidius forfattet udførlig Redegjørelse*), at omformelnde en i det henrundne Aar vedtaget ny Lov om Beskatningen af det i Landet producerede Sukker. I Tilslutning til hvad der om den i 1891 vedtagne Sukkerlov i sin Tid fra Generalkonsulatets Side er indberettet til vedkommende Departementer — (jfr. „Beretninger om Handel og Sjøfart, Aargang 1891, No. 6,“ hvori Indberetningen er optaget i sin Helhed) — skal jeg her meddele følgende om den nye Lov af 1893: Denne Lov er ligesom dens

*) Vil udkomme trykt i „Statsøkonomisk Tidskrift“, 1ste Hefte 1894.

nærmeste Forgjænger en foreløbig Lov; den løser heller ikke det — allerede længe — brændende Sukkerskatspørgsmaal, men tilsigter kun at sikre Staten en fast Indtægt af Sukkerakcisen (Forbrugsafgiften) stor $8\frac{1}{2}$ Million Gulden. Ved at indføre Kontrol med det i hver Fabrik producerede Sukkerkvantum, hvorom Loven ligeledes træffer Anordning, vil det samtidig være muligt om kort Tid at danne sig en bestemt Mening om Omfanget af den Protektion, som de indenlandske Sukkerfabrikanter nyder fra Statens Side, noget som det hidtil ikke har været muligt at afgjøre med Zifre i Haanden. Det tør være overflødigt her atter i Enkeltheden at beskrive, paa hvilken Maade denne Beskyttelse nu er ordnet; i den før omtalte Indberetning af 1891 findes dette udførlig beskrevet; kun skal jeg med et enkelt Ord her gjentage, at Protektionen ligger deri, at Statskassen beregner Akcisen efter en bestemt Sukkermængde, som den antager kan blive fremstillet af en Hektoliter Betrodskraft, medens Fabrikanterne faar et langt større Kvantum Sukker (der antages at være mellem 20 à 25 % mere) ud af Saften. Følgen heraf har været, at Fabrikkerne hvert Aar har kunnet sælge Sukker, hvorfor ingen Akcis havde været erlagt (de saakaldte „Overponden“). Saalænge den aarlig producerede Sukkermængde eller rettere det aarlig forarbejdede Kvantum Sukkerrødder holdt sig indenfor visse Grændser, og der aarlig blev forbrugt i Landet saameget Sukker, hvoraf Akcisen havde været betalt, at Statskassen omtrent fik sine 8 Millioner ind, er der ikke bleven gjort Indvendinger mod denne Tingenes Tilstand, men anderledes blev det, da Fabrikanterne ved at anvende forædlede Betsfrøarter og stadig forbedrede Arbeidsprocesser samt ved betydeligt at opdrive det forarbejdede Betkvantum, begyndte at fremstille et saa stort Kvantum Sukker — og derved samtidig et tilsvarende Anfal „Overponden“ — at Statens Indtægter af Sukkerakcisen med hvert Aar gik tilbage. Loven af 1891 gik i Korthed ud paa at bestemme, at dersom der i de førskommende Aar skulde blive produceret mere end 32 Millioner Kilogram afgiftspligtig Sukker, og Sukkerakcisen indbragte mindre end $8\frac{1}{2}$ Million Gulden, saa skulde hver Sukkerfabrik, der havde produceret mere end den paa Forhaand bestemte Andel i de nævnte 32 Millioner Kg., refundere Statskassen fl. 6*) for hver 100 Kg. af denne sin Overproduktion. Det har dog vist sig, at denne Bestemmelse, hovedsagelig paa Grund af endnu mere fremskreden Forbedring af Arbeidsprocesser i Fabrikkerne hvorved der i Gjennemsnit er bleven produceret mellem 24 og 25 % mere end efter Statskassens Beregningsmethode, ikke har formaaet at besørge Statskassen den nødvendige Indtægt af Akcisen, og man er derfor bleven nødt til i „Afvæntning af en endelig Ordning af Sukkerskatspørgsmaalet“ i Mellemtiden at søge efter andre Hjælpemidler til at skaffe Staten den begjærte Indtægt. Den nye Lov af 1893 gaar ligeledes ud fra, at den Protektion, som Sukkerfabrikkerne hidtil har nydt, ikke helt bør fratages dem, men at den Premie, som ialt aarlig skal komme dem tilgode, indtil videre bør bestemmes til et vist Maximumsbetøb, nl. $1\frac{1}{2}$ Million Gulden, hvilket med den bestaaende Akcis ad fl. 27 pr. 100 K.G. staar lig med en Tilladelse at fremstille et afgiftsfrit Kvantum af omtrent $5\frac{1}{2}$ Million Kilogram Sukker. Finantsministeren har ment ikke at kunne hitte paa nogen mere effektiv Maade at sikre sig mod nye „Overgreb“ fra Fabrikanternes Side end ved betydelig

*) Sukkerakcisen udgjør fl. 27 pr. 100 Kg. $22\frac{1}{2}$ % deraf, som det i 1891 antoges Fabrikkerne kan fremstille mere ud af Saften end Staten gaar ud fra, er omtrent fl. 6.

at forhøje den Sukkermængde, vil med $12\frac{1}{2}\%$, som Statskassen antager kan blive fremstillet af en Hektoliter Betrodskraft, og hvoraf som sagt Akcisen erlægges. Naar det regnes, at Fabrikkerne i 1893 har kunnet erholde mellem 24 og 25 %, altsaa i Gjennemsnit $24\frac{1}{2}\%$, mere ud af Saften, saa lader den nye Lovs Bestemmelse dem endnu Frihed til at producere et $24\frac{1}{2} \div 12 = 12\frac{1}{2}\%$ større Kvantum Sukker, end hvorfor de skal have at erlægge Akcisen. Den hele afgiftspligtige Mængde, der bliver at producere naar $12\frac{1}{2}\%$ deraf skal udgjøre de ovenfor omtalte 5 000 000 Kg., er altsaa 44 000 000 Kilogram. For yderligere at sikre sig mod alle Eventualiteter er desuden i den nye Lov optaget, at dersom den fremstillede afgiftspligtige Sukkermængde udgjør mere end de nævnte 44 Millioner Kg., saa skal hver Sukkerfabrikant, der har overskredet sin Andel deri, refundere Statskassen $12\frac{1}{2}\%$ af Sukkerakcisens Beløb fl. 27 = fl. 3.40 for hver 100 Kg. af denne sin forøgede Produktion. Det faar nu staa sin Prøve om denne nye foreløbige Ordning af Sukkerskatten vil besørge Staten den forønskede Indtægt.

En ny Lov om Konkurs og Betalingstidens Udsættelse („Surséance“) er i det henrundne Aar bleven vedtaget og vil snart træde i Kraft. Lovarbeidet roses som meget fuldstændigt og skal hylde de nyeste Anskuelser paa Konkursfeltets Omraade. Den mest betydningsfulde Forskjel fra den tidligere Lov om Emnet er, at for Fremtiden ogsaa Ikke-Handelspersoner vil kunne blive erklæret fallit og deres Boer behandlet efter samme Regler som en Kjøbmands Konkursbo.

Efter i 24 Aar at have frigivet Patentvæsenet her i Landet eller rettere ikke givet Adgang til at man kunde registrere Opfindelsespatenter, etc. har den nederlandske Regjering nu foreslaaet Patenter indført her i Landet. Lovforslaget vil uden Tvivl vinde Generalstaternes Bifald og forventes sat i Kraft fra Midten af 1894.

Norske Exportører, der sender sine Varer til den sydafrikanske Stat Transvaal, gjøres opmærksom paa følgende, nylig i den nederlandske Stats-Courant offentliggjorte Meddelelse fra Udenrigsministeriet:

Da det nederlandsk-sydafrikanske Jernbaneselskabs ved Delagoa-bai begyndende, delvis allerede færdige, Linie mere og mere nærmer sig den beboede Del af Republikken Transvaal, bliver Transporten fra Lorenzo-Marques til Lydenburg, Barbeston, Middelburg, Pretoria og Johannesburg stadig af større Betydning; fra Liniens nuværende Endepunkt Nelspruit kan Varer skaffes billig til nævnte Steder og med saadan Transport pr. Kjørrer forbundne Udgifter vil blive yderligere reducerede, saasnart Linien, antagelig i April 1894, bliver færdig til Elandshoek. Fordelen ved at sende Varer via Lorenzo-Marques er bl. A., at den portugisiske Regjering kun afkræver 3 % Transitoafgift, medens Transiten af levende Dyr, Cement, Kalk, Mursten og deslige Bygningsmaterialer, Bøger og Tidsskrifter, Stenkul, Cokes, Mel, Is, Redskaber m. fl. er helt frigivet.

I Forbindelse med Ovenstaaende meddeles, at der hver Maaned findes direkte Dampskibsløighed fra Amsterdam til østafrikanske Havne, deriblandt Delagoa-bai, via Suezkanal, med „Deutsche Ost-Afrika-Linies“ Dampskibe.

Trælast. Handelen i denne saavel for Norge som Sverige fremdeles meget vigtige Exportvarer til Nederlandene kan, som allerede med et enkelt Ord sagt, for 1893's Vedkommende kaldes tilfredsstillende; især har dette været Tilfældet med Handelen i skaaren og høvlet Last, medens Bjælkehandelen har givet mindre heldige Resultater. Uagtet Beholdningen af første Slags var meget stor ved Aarets Begyndelse, saa har dog Afsætningen,

saavel af Foraarets Vare som af den i 1893 ny ankomne, kunnet gaa rask for sig til stigende Priser; Forraadet ved Aarets Slut er forholdsvis ringe. Af Bjælker hidførtes noget mere end i 1892, men delvis ved denne Forøgelse af Importen og delvis ved at Sagningen i Landet nu bliver mindre med hvert Aar, samt ogsaa paa Grund af Pitchpinebjælkernes Konkurrence, har Handelen i denne Slags Trælast ikke været lønnende. Forraadet ved Aarets Slut er betydeligt og vil formodentlig neppe kunne realiseres uden Tab.

Priserne for de mest gangbare Gransorter (mixed) har været følgende:

3	×	9—11	fl. 100 à 105 pr. Stand.
3	×	8	- 85 - 90 - —
2 ¹ / ₂ —3	×	7	- 75 - 80 - —
2 ¹ / ₂	×	6—6 ¹ / ₂	- 70 - 75 - —
1—1 ¹ / ₄ —1 ¹ / ₂	×	11	- 125 - 130 - —
1—1 ¹ / ₄ —1 ¹ / ₂	×	10	- 105 - 110 - —
1—1 ¹ / ₄ —1 ¹ / ₂	×	9	- 100 - 105 - —
1—1 ¹ / ₄ —1 ¹ / ₂	×	8	- 90 - 95 - —
1—1 ¹ / ₄ —1 ¹ / ₂	×	6—7	- 80 - 85 - —
1	×	4—5	- 65 - 70 - —

Sammenlignet med Fjoraarets Priser viser 1893's for enkelte Sorter en glædelig Fremgang. Ved Aarets Slut noteredes 8" høvlede Granbord fl. 100 og 9" fl. 106 f. o. b. norsk Havn. Foruden den formidskede Produktion i Norge og dermed sammenhængende formidskede Tilførsel af høvlet Last, skal ogsaa efter hvad der er Generalkonsulatet fra flere Sider blevet meddelt, de af den norske Høvellast-Exportforening gennemførte Forandringer baade i Sorteringen og Prisen væsentligst have bidraget til det opnaaede tilfredsstillende Resultat.

Importen af Granbord fra Archangel bliver aarlig større. Prisen paa „hollandske“ Bjælker aabnede med fl. 60 à 62 pr. Tylvt og holdt sig omtrent paa samme Høide udover Vaaren med nogenlunde jævn Afsætning. Senere paa Aaret solgtes der meget lidet. Afsætningen af Kassebord har ligeledes været træg i 1893, antagelig paa Grund af, at Raamaterialet har været forholdsvis for høit i Norge, saa Konsumenterne her fandt det mere lønnende at anvende almindelig Østersøl, som da blev gennemskaaet til Kassebord. Importen af forarbejdede Træartikler, Døre, Vinduer, Listværk etc., er fremdeles ubetydelig.

Af Træmasse og Cellulose har Forbruget omtrent været som tidligere; de opnaaede Priser skal dog have været gode.

I det forløbne Aar har der været faa større offentlige Arbejder under Udførelse, saa Importen af norsk eller svensk Granit der næsten udelukkende anvendes ved Bygning af Sluser, Kaier etc., kun har været ringe.

Af fersk Sild fra Bohusläns Kyst og Hvalerne kom der ca. 3 000 Tønder til Røgerierne her i Landet og betingede gode Priser.

Hermetisk nedlagte Fiskevarer synes at have faaet Indpas i Landet; man antræffer dem i saagodtsom alle Spisevarebutikker og paa Restaurationerne, og de vilde uden Tvivl have en Fremtid for sig, hvis ikke den høie Told paa Madvarer i Blikdaaser stod hindrende iveien for, at disse Sager ogsaa regelmæssig kunde finde Afsætning i bredere Lag af Befolkningen.

Pengemarkedet & Fondshandelen. Paa Grund af det forholdsvis betydelige Omfang af Nederlandenes Handelsforbindelser med de Forenede Stater i Nordamerika og de store Summer, som her i Landet er anbragt i amerikanske Jernbaneselskaber, har den ulykkelige Pengekrise i Amerika ogsaa været føleligt bemærket paa det hollandske Pengemarked. Den nederlandske Bank blev i Mai nødt til at forhøje Diskontoen fra $2\frac{1}{2}\%$ til 3% og senere lidt efter lidt til 5% , hvilken sidste Kurs maatte haandhæves lige til Midten af November og selvfølgelig var Handelen til stor Génance. Den private Diskonto og Prolongationsrenten opnaaede ligeledes fra Slutten af August til November meget høje Satser, nl. 5 à 6% ; lavest var den i Februar—Marts $1\frac{3}{4}$ — 2% ; ved Aarets Slut 3 à $3\frac{1}{2}\%$.

Kursen paa de nederlandske Statspapirer er ogsaa i 1893 gaaet jævnt fremad, nl. $2\frac{1}{2}\%$ Obligationerne fra 80% ved Aarets Begyndelse til $84\frac{3}{4}\%$ ved dets Slut, 3% Do. fra $94\frac{5}{8}\%$ til $98\frac{5}{8}\%$ og $3\frac{1}{2}\%$ Obligationerne fra $101\frac{1}{2}\%$ til $102\frac{1}{2}\%$. Noget indenlandsk Statslaan har ikke været udgivet i det henrundne Aar, heller ikke har Staten foretaget nogen Konverteringsoperation. Enkelte af Landets større Byer har placeret $3\frac{1}{2}\%$ Laan til en Kurs mellem 98 og $99\frac{1}{2}\%$.

De enkelte Gange, der fandt Omsætning Sted af norske og svenske Statspapirer paa den herværende Børs, kunde disse betinge følgende forholdsvis høje Kurser: de norske 3 og 4% , henholdsvis 87 — $91\frac{1}{2}\%$ og $100\frac{1}{2}$ — $102\frac{7}{8}\%$ og de $3\frac{1}{2}$ og 4% svenske henholdsvis $93\frac{1}{2}$ — $96\frac{1}{2}\%$ og $103\frac{3}{8}$ — $105\frac{3}{4}\%$.

Kaffe. Prisnoteringen i Java Kaffe har i det henrundne Aar seet noksaa betydelige Fluktuationer; den første Halvdel af Aaret dog saagodt-som uden Afbrydelse i nedadgaaende Retning. Aaret aabnede med den høje Notering $56\frac{1}{2}$ Ct. for „god ordinær Java“, men om Vaaren var den allerede kommet ned til 52 og i August til $50\frac{1}{2}$. Fra da af begyndte en jævn Stigning, der i Oktober—November atter bragte Prisen op til $53\frac{1}{2}$ uden at dette forholdsvis høje Standpunkt imidlertid kunde opretholdes; ved Aarets Slut var Prisen atter ned igjen paa 52 Cents.

Tilførselen af ostindisk Kaffe har i 1893 været betydelig større end i 1892, nemlig $637\,800$ Baller mod $539\,500$ Baller i sidstnævnte Aar; deraf anførtes $395\,600$ Baller af det „Nederlandsche Handel Maatschappij“ som Statens Mægler. Fra Brasilien hidførtes større Partier, og Handelen i denne, her før sjældent forekommende Vare synes at have en god Fremtid for sig.

Ostindisk Tobak. Aaret 1892's Sumatrahøst, der i 1893 kom her paa Markedet, var meget mindre end de sidste Aars Tilførsler, nl. $136\,381$ Baller mod i 1892 $206\,257$ og i 1891 $219\,000$ Baller. Kvaliteten af de først anførte Partier var ualmindelig god, og da især Nordamerika paa det herværende Marked optraadte som Kjøber, kunde disse betinge Priser, som aldrig tilforn har været betalt for Raatobak, nl. op til Fl. $4\frac{1}{2}$ pr. $\frac{1}{2}$ Kg. De senere om Sommeren anførte Partier viste sig dog at være af ringere Kvalitet; de saa meget eftersøgte lyse Sorter forekom mindre og mindre blandt de ankomne Partier, de tyske Kjøbere holdt sig tilbage paa Grund af Varens alt for høje Noteringer, og Amerika ophørte med at sende Ordres, da Pengekrisen indtraadte i de Forenede Stater, og Følgen heraf var, at Prisen atter gik tilbage med store Skridt; senere kom dertil endnu den tyske Regjerings Forslag til Tobaksskat, der ogsaa bidrog sit til at lamme ethvert Indkjøb fra tysk Side. De om Høsten holdte Auktioner

har da ogsaa havt at opvise Priser, som man før ikke havde troet mulig for en saa almindelig afholdt Vare som Sumatra-Tobak, enkelte Gange har neppe 25 Cents været at opnaa for god ordinær Vare. Takket være de tidlig om Aaret opnaaede fabelagtige Priser har dog Gjennemsnittet for Aaret været nogenlunde tilfredsstillende, nl. 125 Cents, repræsenterende en Totalsalgssum af 26 Million Gulden; Gjennemsnitsprisen for 1892 var $92\frac{1}{2}$ Ct., for 1891 $73\frac{1}{2}$ og for 1890 148 Ct., medens de i disse Aar solgte Partier ialt udbragte henholdsvis 29, $24\frac{1}{2}$ og $36\frac{1}{2}$ Million Gulden.

Aar 1893's Høst, der vil ankomme her til Landet i 1894, vides allerede nu at være kvantitativt betydelig større end dens Forgjænger, men om Kvaliteten er endnu intet med Bestemthed at sige.

Javatobak har havt et godt Aar i 1893. Tilførselen af 1892's Høst gik op til 41 000 Baller mere end det næstforegaaende Aar, medens Kvaliteten idethele taget viste sig at være meget tilfredsstillende. Prisen holdt sig i Gjennemsnit paa den samme Høide som i 1892, nl. $33\frac{1}{2}$ Ct. pr. $\frac{1}{2}$ Kg. Solgt blev ialt for $10\frac{1}{4}$ Million Gulden.

Borneotobakken var ligeledes af meget god Kvalitet og kunde i Gjennemsnit betinge 121 Ct. mod i 1892 60 Ct. Tilførselen dog noget ringere end det næstforegaaende Aar, nl. 9 100 Baller mod i 1892 12 400 Baller.

Om de øvrige for Nederlandene vigtige Export- og Kolonialartikler haves ikke meget af Interesse at meddele.

Sukkerpriserne har i 1893 havt at opvise stærke Fluktuationer; det tørre Foraars forårsagede en jævn Stigning op til 23 Gulden, men den mere end tilstrækkelige Regnmængde, der senere faldt om Sommeren og der gav Udsigt til, at man alligevel vilde kunde forvente en tilfredsstillende Betrodhøst, bragte Priserne om Høsten ned igjen til $14\frac{3}{4}$ Gulden.

Rispriserne holdt sig hele Aaret rundt paa et lavt Standpunkt; Java-Taffel, den mest brugelige Sort, kunde stedse kjøbes til $8\frac{1}{2}$ à 9 Ct.

Kina priserne er i 1893 falden til et før ukjendt Ziffer, Indigo derimod har kunnet gjenerobre en ikke saa ubetydelig Del af de sidste Aars Prisfald.

Cacao begyndte Aaret med høie Priser, men disse har senere gaaet jævnt tilbage.

The priserne har holdt sig lidt over 1892's Priser.

Tin har ligesom i tidligere Aar atter havt at opvise de stærkeste Fluktuationer: fra 54 Gulden for Bankatin i de første Maaneder af Aaret med stærke Op- og Nedsvingninger til 47 Gulden ved Aarets Slut.

Nordsøfisket har i det henrundne Aar givet noget bedre Resultater end i de to foregaaende Aar.

Sildefangsten har ifølge Beretningen fra Vice-Konsulen i Maassluis været udøvet med 536 Fartøier (mod i 1892 520 og i 1890 463 Fartøier), der ialt indbragte i runde Tal 585 330 Tønder Sild, et Ziffer der endnu med 50 000 Tdr. overstiger Fjoraarets Fangst, som da blev fremhævet som det største Kvantum, der nogensinde i et Aar har været fanget og indbragt

til Nederlandene. Fremgangen i den fiskede Mængde fremgaar af følgende Opgave:

1893	585 330 Tdr.
1892	535 660 -
1891	349 260 .
1890	425 760 -
1889	407 090 -
1888	346 590 -

Kvaliteten af den indbragte Fisk var gjennemsnitlig god og Prisen har naagt det store Tilbud kunnet holde sig noget over 1892's Priser, men den opnaaede Gjennemsnitspris, omtrent Fl. 9, ansees her dog for lav til at kunne give Rederierne noget Udbytte; den laveste Pris, der blev noteret, forekom i August Maaned nl. Fl. 7 pr. Tønde; i 1892 var den laveste Notering Fl. 6. Paa en 10 000 Tdr. nær blev den hele Sildefangst solgt i Aarets Løb.

En i 1893 anstillet Prøve paa allerede i Mai Maaned at fiske Sild ved Hebriderne, mislykkedes ganske; Silden blev ikke antruffet. Det forlyder dog, at Prøven skal blive gentaget i 1894.

Kolje- og Torskfisket har atter givet gode Resultater for de Fiskere der bragte sin Vare levende paa Markedet, men daarlig for dem, der strax nedsaltede Fisken. Trawlfisket har ligesom i tidligere Aar givet daarligt Udbytte.

Ansjovisfisket i Zuiderzee gav lidet Udbytte; der blev kun fanget henimod 16 000 Tdr., som blev solgte til høi Pris: Fl. 21 à 23½.

Zuiderzeespørgsmaalet (Udtørringen) vil nu antagelig snart faa sin Løsning. Den i 1892 nedsatte Statskommission vil antagelig indgive sin Indstilling i den første Halvpart af 1894 og man forventer, at dens Konklusion vil gaa i Retning af, at Arbeidet kan og bør udføres.

En Konferents af Udsendinger fra flere Lande har paa den nederlandske Regjerings Initiativ været afholdt i Haag i det henrundne Aar til Drøftelse af enkelte vigtige Spørgsmaal vedrørende den internationale Privatret; Konferentsen vil antagelig atter blive holdt i 1894.

Landbruget har i 1893 ikke arbeidet under gunstigere Omstændigheder end i det foregaaende Aar.

Høsten var ret god, men Priserne lave.

Sundhedstilstanden blandt Fæet forbedredes successive; dog viser Mule- og Klovesyge sig fremdeles paa flere Steder i Landet.

Om Svinesygdommen hørte man saagodtsom intet i Aarets Løb.

Kolera viste sig paa mange Steder, men antog dog egentlig ikke nogen epidemisk Karakter.

Den nederlandske Toldtarif har i 1893 ikke undergaaet nogen Forandring

Thv. Egidius.

Bremen.

Aarsberetning modtaget 2den April 1894.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast		Tilsammen.				Brutto- fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	Kr.
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	17	4 267	1	482	18	4 749	-	-	29 787
„ Norge til Vicekon- sulstationerne	46	14 802	1	1 628	47	16 430	-	-	111 969
„ Sverige til Hoved- stationen	2	286	-	-	2	286	-	-	4 225
„ Sverige til Vicekon- sulstationerne	3	1 306	-	-	3	1 306	-	-	18 125
„ andre Lande til Ho- vedstationen	17	6 818	31	10 897	48	17 715	-	-	182 467
„ andre Lande til Vi- cekonsulstationerne .	15	11 959	7	1 879	22	13 838	-	-	239 556
Ialt	100	39 438	40	14 886	140	54 324	87	36 780	586 129
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	43	15 478	8	3 402	51	18 880	-	-	129 242
„ Norge fra Vicekon- sulstationerne	8	1 681	9	5 061	17	6 742	-	-	10 000
„ Sverige fra Hoved- stationen	4	532	-	-	4	532	-	-	3 462
„ Sverige fra Vicekon- sulstationerne	2	261	1	353	3	614	-	-	1 214
„ andre Lande fra Ho- vedstationen	6	1 208	7	2 131	13	3 339	-	-	15 388
„ andre Lande fra Vi- cekonsulstationerne .	10	6 848	44	18 939	54	25 787	-	-	19 121
Ialt	73	26 008	69	29 886	142	55 894	87	36 780	178 427

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. M. 875.11, ved Vicekonsulst. M. 1 934.38, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 967.19. Af svenske Skibe ved Hovedst. M. 863.75, ved Vicekonsulst. M. 826.44, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 413.22. Ialt tilfaldt Konsulen M. 3 119.27.

Det i forrige Aar nærede Haab om en Gjenopliven af Handel og Skibsfart er desværre ikke gaaet i Opfyldelse. Skjøndt vi er bleven forskaanet for den frygtede Tilbagekomst af Koleraen og der, hvad Varemængden angaar, ikke er nogen Tilbagegang for Bremen, kan dog Aaret 1893 ikke regnes blandt de gunstige.

Handelen med de forenede Riger har atter vist en glædelig Fremgang Indførselen dertil og Udførselen derfra var

i 1893	Rm. 13 413 292 =	Kr. 11 922 924
mod 1892 . . .	- 12 596 857 =	- 11 197 206
— 1891	- 11 140 084 =	- 9 902 297
— 1890	- 10 020 511 =	- 8 907 121
— 1889	- 11 617 083 =	- 10 326 297

Antallet af de paa Weser ankomne norske Skibe, der er indklareret i Bremen, var:

1893 . . .	77 dr.	32 350 Tons	1890 . . .	98 dr.	39 006 Tons
1892 . . .	91 „	46 328 —	1889 . . .	100 „	39 547 —
1891 . . .	92 „	38 581 —			

Fra Norge ankom 49 norske, 1 svensk, 3 bremiske, 14 andre tyske, 3 hollandske og 1 dansk Skib, ialt i 1893 71 dr. 19 824 T., mod i 1892 76 dr. 21 157 Tons, 1891 73 dr. 19 665 Tons, 1890 102 dr. 22 973 Tons, 1889 78 dr. 18 737 Tons.

Værdien af de dermed indførte Ladninger var:

i 1893 Rm.	553 250 =	Kr. 491 777	1890 Rm.	776 024 =	Kr. 689 799
i 1892 -	663 760 =	- 500 009	1889 -	781 264 =	- 694 457
i 1891 -	639 862 =	- 568 766			

Fra Weser afgik til Norge 35 norske, 3 svenske, 13 bremiske, 20 andre tyske, 5 hollandske, 2 storbritanske, 2 danske Skibe, ialt 1893 80 Skibe dr. 24 538 Tons, mod i 1892, 59, dr. 15 504 Tons, 1891, 82 dr. 20 441 T., 1890, 103 dr. 22 601 T., 1889, 83 dr. 20 764 T.

Værdien af de dermed afsendte Ladninger var:

1893	Rm. 4 298 270 =	Kr. 3 821 306
1892	- 3 805 060 =	- 3 382 295
1891	- 3 877 047 =	- 3 446 264
1890	- 2 677 778 =	- 2 380 247
1889	- 3 035 911 =	- 2 698 632

For norsk Regning indkjøbtes i Brake et Skib paa 619 Tons for Rm. 41 000.

Til Brake og Nordenhamn ankom fra Norge 22 Skibe dr. 8 584 T., hvoraf 1 i Ballast og fra fremmede Havne 8 dr. 6 174 T. Til Emden kom fra Norge 5 norske Skibe dr. 2 103 T. og fra Udlandet 2 dr. 370 T. Til Leer ankom 1 norsk Skib dr. 46 T. fra Norge og 1 dr. 429 T. fra Sverige. Til Papenburg ankom 9 norske Skibe, dr. 1 611 Tons fra Norge, 2 dr. 877 T. fra Sverige og 1 dr. 186 T. fra Udlandet.

Hele Bremens Indførsel udgjorde i 1893 Rm. 723 552 013 og Udførselen Rm. 676 215 953. Den samlede Omsætning var saaledes Rm. 1 399 767 966 mod i 1892, 1 403 818 979, 1891, 1 474 499 536, 1890, 1 456 535 999 og 1889 1 292 037 794.

Ankomsten af Skibe fra alle Dele af Verden var: 1893, 4 003 dr. 2 030 082 Tons, 1892, 3 612, 1 996 378 T., 1891, 3 552, 20 842 142, 1890, 2 950, 1 733 809 T. og 1889, 2 883, dr. 1 682 726 T.

Udvandringen over Bremen i 1893, 106 291 Personer i 220 Skibe.

Handelsflaaden paa Weser bestod i 1893 af 571 Skibe dr. 528 320 T.

Angaaende de herværende Handelsforhold tillader jeg mig at henvise til vedlagte Beretning fra Handelskammeret og Bremer Bank samt om Uld-handelen.

Driftsresultaterne for de herværende Skibsfartsselskaber var heller ikke i forrige Aar gunstige. Selskabet Neptun betaler vistnok atter 6 pCt., men Selskabet Hansa kun 4 $\frac{1}{2}$ pCt. og paa sine Aktier for den østasiatiske Linie kun 2 pCt., medens man venter ca. 3 pCt. Dividende for Nord-deutsche Lloyd.

Den i forrige Beretning omtalte Udvidelse af Norddeutsche Lloyds Skibsfart til Byen Bremen er i Løbet af det sidste Aar kommet til Udførelse, og dens Fragtbaades Expeditioner sker for Rolandlinien, New-York Farten og dens nye Dampskibe i La Plata Farten regelmæssig fra og til Bremen Stad. Ombygningen af 2 Dampskibe for den subventionerede Linie til Østasien er fuldendt og har givet tilfredsstillende Resultater, medens de nævnte 2 nye Dampskibe for Linien til Australien først er bleven leveret i dette Aar.

Nedre Wesers Korrektion er i det Hele at anse som fuldendt, og Skibe paa ca. 5 Meters Dybgaaende kan ved sædvanlige, ligesom endnu mere dybgaaende Skibe ved ekstraordinære, Flodforhold, komme op til Byen Bremen. I Forbindelse hermed er en regelmæssig Lodstjeneste og Belysning af Bremerhafen til Byen Bremen, dels indrettet, dels under Udførelse.

Ogsaa Aussenwesers Korrektion og Udvidelsen af Keiserhafen i Bremen er med Iver bleven befordret i forrige Aar.

I den herværende Frihavn vil Tidskuglen først komme i Drift i dette Aar.

Hverken Losningsloven eller Loven om Befordring af Udvandrerne, hvorom jeg i forrige Beretning tillod mig at give Meddeleser, er hidtil bleven forandret, og ligesaalidt er noget Nyt at berette om de forskellige Planer for Kanalbygninger. Forarbejderne hertil er vel for en stor Del fuldendt, men maa vistnok i flere Henseender revideres, før man kan skride til Arbejdernes Udførelse.

I det Sidste er ogsaa projekteret en Uddybning af Oberweser og en Korrektion af Wesers Bifloder for ogsaa paa denne Maade at befordre Vareforsendelsen til Indlandet ved billige Fragter paa Vandveiene.

De norske Dampskibe „Bremen“ og „Sigurd“ har ogsaa i forrige Aar underholdt den 8 daglige Forbindelse mellem Christiania og Bremen, og Selskabet „Neptun“ har regelmæssig fortsat den i sidste Aarsberetning omhandlede Forbindelse mellem Bremen og Norges Vestkyst samt Spanien etc.

Paa norske Skibe afmønstredes 71 og paamønstredes 46 Personer. Ingen Rømninger fandt Sted.

Vicekonsul Manns i **Papenburg** meddeler Følgende:

„Det forløbne Aar var meget ugunstigt for Handelen i Almindelighed. Afsetningen af Trævarer var temmelig betydelig, og der indførtes ogsaa et tilsvarende Kvantum, men Priserne var saa trykket, at Importørerne ser tilbage paa Forretningens Resultat med liden Tilfredsstillelse. Jeg anslaaar de herværende Trælastoplæg ved Aarets Slutning til ca. 1 000 Std. Udførselen af Cokes var temmelig betydelig og vilde været endnu større, naar ikke mange Skibe havde foretrukket at gaa herfra i Ballast istedetfor at indtage Cokes til de tilbudte, ikke længere lønnende, Fragter. Den øvrige Handel her paa Pladsen laa meget nede og var af ringe Betydning. Skibsfarten gav ogsaa i dette Aar et slet Resultat; Fragterne var i Begyndelsen af Sæsonen indtil Eftersommeren overordentlig lave, og skjønt de steg noget om Høsten, kunde dette dog ikke hindre, at de herværende Redere er meget utilfredse med Resultaterne.“

Fra Norge indførtes 2 700 Std. Trævarer og udførtes dertil 4 050 Tons Cokes.

Trælastfragterne var: Fra Norge hertil i Gjennemsnit 20 M. pr. Std., fra Sverige 27 M., Rusland 27 M., tyske Østersøhavne 27 M.

For Cokes og Kul: herfra til Norge for Cokes $4\frac{1}{2}$ — $7\frac{1}{2}$ M. pr. Ton, Sverige do. 5 — $6\frac{1}{2}$ M., Kul $3\frac{1}{2}$ — 4 M., Danmark Kul 5 — $5\frac{1}{2}$ M., Cokes 5 — $6\frac{1}{2}$ M., Rusland Cokes 5 — $6\frac{1}{2}$ M., tyske Østersøhavne do. 5 — 7 M., Kul $4\frac{1}{2}$ — 6 M., Frankrige do. 5 M., do. Cokes 7 — $8\frac{1}{2}$ M.

Indførselen fra Norge til Distriktet var: Fisk, fersk og saltet 2 594 Kg. netto Værdi M. 1 882, tørret do. 6 395 Kg., M. 3 165, Havre 453 875 Kg., M. 58 586, Levnetsmidler 725 Kg., M. 751, Tobakstilke, amerikansk, Kg. 3 821, M. 700, Bygningsmaterialier, Graasten 80 Kbm., M. 21 438, Brosten 2 216 Kvm., M. 13 106, Gjødningsstoffer Kg. 473 893, M. 22 273, Jernmalm Kg. 135 428, M. 2 302, Huder, Pelsværk Kg. 159, M. 580, Træløst: Gran, Or etc. 5 026 Kbm., M. 103 062, Bord og Planker 927 831 Stk., M. 247 477, Naturalier 257 Kg. Bo., M. 340, Papirmasse 150 333 Kg. netto, M. 5 863, Slagtekvæg 20 Stkr., M. 900, Tran Kg. 1 336, M. 49 158, Jernvarer, Søm Kg. n. 13 466, M. 3 905, andre 791 Kg. b., M. 1 013, Glasvarer 509 Kg. b., M. 762, Trævarer, ordinære Kg. 14 200 b., M. 5 000, Korkvarer 462 Kg., M. 240, Maskiner Kg. 12 500, M. 9 152, Papir 2 708 Kg., M. 1 300, diverse Kg. 319, M. 385 ialt M. 553 250. Heraf var Fortæringsgjenstande etc. brutto 4 717, Værdi M. 65 084, Raastoffer etc. 173 959, M. 466 409, Industriprodukter etc. 466, M. 21 757.

Af Udførselsartikler til Norge: Amidam 83 920 Kg., Værdi M. 35 292, tørrede Frugter Kg. 3 877, M. 982, Rodfrugter 3 157, M. 1 933, Humle Kg. 995, M. 4 070, Kaffe Kg. 337 363, M. 536 977, Kakao Kg. 1 018, M. 1 527, Ost Kg. 968, M. 1 268, Rugmel Kg. 4 999 965, M. 727 016, Hvedemel Kg. 538 013, M. 123 539, Sago Kg. 2 593, M. 631, andre Levnetsmidler Kg. 2 313, M. 896, tørret Frugt Kg. 2 876, M. 2 681, Ris Kg. 2 484 394, M. 458 434, Salt Kg. 29 977, M. 1 079, Spirituosa Liter 12 265, M. 9 892, Tobak Kg. 1 467 475, M. 1 504 322, Cigarer, fremmede 16.8 Mille, M. 903, tyske 778.5 Mille, M. 42 400, amerikanske Tobakstilke 1 332 Kg., M. 320, The 401 Kg., M. 668, Kvægfoder, Mel etc., Kg. 686 776, M. 70 110, Risaffald, Kg. 84 919, M. 8 018, Vin, fremmed, Liter 23 974, M. 12 158, tysk, Liter 482, M. 656, Sukker, raff. tysk, 91 586 Kg., M. 32 971, Asfalt etc. 170 300 Kg., M. 7 137, Mursten 51 619 Kg., M. 4 119, Stenkul og Cokes, tyske 1 556 Tons, M. 27 152, Schellak 1 778 Kg., M. 3 960, andre raa Droguer Kg. 2 920, M. 571, præp. Parafin etc. 1 916 Kg., M. 1 250, Saltsyre Kg. 76 618, M. 5 133, Svovlsyre Kg. 82 927, M. 5 473, andre Syrer, Kg. 8 724, M. 4 226, andre Kemikalier, Kg. 7 614, M. 3 548, Gjødningsssalte Kg. 1 961, M. 318, andre Gjødningsstoffer Kg. 49 020, M. 2 304, Jordfarver Kg. 2 811, M. 562, Fernis Kg. 3 415, M. 1 543, andre Farvevarer Kg. 4 857, M. 6 129, Sengefjær Kg. 1 655, M. 1 664, Glycerin Kg. 593, M. 639, Cedertræ 69 Kbm., M. 10 912, Korktræ 39 871 Kg., M. 40 875, Petroleum Kg. 1 104 192, M. 118 896, andre ikke medicinske Olier 1 986 Kg., M. 322, Maskinfedt etc. Kg. 20 383, M. 5 793, Stolrør Kg. 1 065, M. 1 257, Bomuld Kg. 21 568, M. 18 548, Faareuld Kg. 15 432, M. 49 220, Tobakslud Kg. 2 856, M. 2 920, Tjære Kg. 6 073, M. 966, Lerjord, Pibeler Kg. 60 000, M. 2 364, Porcelænsjord etc. Kg. 30 115, M. 750, Jerntraad, tysk 303 058 Kg., M. 65 966, Stangjern, tysk Kg. 236 062, M. 25 572, Staal, tysk Kg. 2 897, M. 385, andre Metaller, Kg. 975, M. 386, Uldgarn Kg. 136, M. 578, Læder, garvet, tysk Kg. 162, M. 666, Blyvarer, Rør etc., tyske Kg. 1 287, M. 299, Bøger og Tryksager Kg. 662, M. 2 229, Jernstøbevarer Kg. 2 423, M. 417, Søm, tyske Kg. 95 988, M. 17 278, Staalvarer, tyske Kg. 556, M. 2 335, andre Jernvarer Kg. 180 995, M. 210 841, Galanteri- og Kortevarer, Kg. 501, M. 1 078, Malerier, Statuer etc. Kg. 106, M. 778, Husgeraad etc. Kg. 647, M. 847, Glasvarer, tyske og andre Kg. 1 169, M. 382, Cigarkassebord, tyske, Kg. 9 725, M. 7 620, fine Trævarer, især fremmede Kg. 1 492, M. 2 515, tyske Kg. 519, M. 724, Skoplug Kg. 2 651, M. 798, almindelige Trævarer Kg. 1 899, M. 1 220, Korkevarer, fremmede Kg. 1 215,

M. 850, tyske Kg. 6 100, M. 4 755, Lim 637 Kg., M. 478, Maskiner, tyske Kg. 49 583, M. 33 323, Matter, Kg. 467, M. 316, Messingvarer, tyske Kg. 1 088, M. 2 611, Papir og Papirvarer, Kg. 363, M. 266, Stentøi, fint tysk Kg. 3 484, M. 1 041, Pottemagervarer, alm., tyske, Kg. 4 322, M. 1 037. Hele Udførselen til Norge var M. 4 298 970, deraf Fortæringsgjenstande Dobbeltctr. 111 504, M. 3 579 193, Raastofte Dctr. 37 888, M. 329 262, Halvfabrikater Dctr. 5 484, M. 93 553, andre Industriprodukter Dctr. 3 769, M. 296 937.

Herm. S. Gerdes.

St. Petersburg.

Skibsfarten 1893.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter. i Kroner.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.				Seilskibe.	Dampskibe.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.				
I. Ankomne.												
Fra Norge til Hovedstationen .	4	344.93	5	1 580.34	-	-	-	-	9	1 925.27	3 730	22 620
„ Norge til Vicekonsulst. . .	19	1 462.86	16	4 003.14	-	-	-	-	35	5 466.00	19 100	41 590
„ andre Lande til Hovedstationen .	66	16 330.62	14	6 300.65	-	-	3	3 634.57	63	26 265.84	376 420	119 690
„ andre Lande til Vicekonsulst. .	62	27 455.92	35	34 457.45	29	9 415.23	3	1 574.62	129	72 903.22	222 450	365 180
Ialt	131	45 594.33	70	46 341.58	29	9 415.23	6	5 209.19	236	106 560.33	621 700	549 080
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen .	2	1 131.29	2	552.37	1	102.70	-	-	5	1 786.36	9 090	4 360
„ Norge fra Vicekonsulst. . .	-	-	-	-	5	653.01	5	892.20	10	1 545.21	-	-
„ andre Lande fra Hovedst. . .	15	2 270.35	12	7 783.03	32	13 171.21	8	3 180.16	67	26 404.75	26 150	86 800
„ andre Lande fra Vicekonsulst. .	83	30 646.65	11	7 710.34	22	7 034.35	38	31 432.67	154	76 824.01	293 000	71 640
Ialt	100	34 048.29	25	16 045.74	60	20 961.27	51	35 505.03	236	106 560.33	328 240	162 800

Til Distriktet ankom 169 svenske Fartøier drægtig 45 443.49 Tons, hvoraf 132 Dampskibe drægtig 36 915.12 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Rb. 986.97, ved Vicekonsulst. R. 2 710.21, hvoraf tilfaldt Generalkonsulatet R. 1 241. Af svenske Skibe ved Hovedst. R. 981.22, ved Vicekonsulst. R. 469.17, hvoraf tilfaldt Generalkonsulatet R. 232.95. Ialt tilfaldt Generalkonsulatet R. 3 442.14. Expeditionsafgifter af norske Exp. R. 64.25, svenske 19.60, fælles 136.30.

Den norske Skibsfart tiltog i 1893 med 31 Skibe og 25 688 Ton mod 1892.

Paa norske Skibe afmønstredes 50 og paamønstredes 60 Mand.

I 1893 ankom til St. Petersburg og Kronstadt 1 242 Dampskibe dr. 1 044 424 Ton og 407 Seilskibe dr. 105 187 Ton. Tilvæksten mod 1892 var ialt 256 Skibe og 161 599 Ton. Af de ankomne var 737 engelske, 272 danske, 173 tyske, 118 russiske, 46 hollandske, 7 østerrigske, 7 franske, 2 spanske, 1 italiensk. Fra russiske Havne ankom 527 Damp- og 193 Seilskibe. Skibsfarten i Kronstadt varede fra $\frac{5}{17}$ Mai til $\frac{13}{25}$ November. Den $\frac{15}{17}$ April satte Isen paa Neva sig i Bevægelse, og den 29de April/11te Mai begyndte Dampskibsforbindelsen mellem St. Petersburg og Kronstadt.

Fra Norge indførtes til St. Petersburg i 1893: 14 853 Tdr. Sild, 2 592 Tons Feltspat, 1 050 Tons Svovlkis og 98 St. Granitsten.

Fra Petersburg udførtes til Christiania 64 500 Pud Petroleum og 82 669 Kubikfod Aspetræ, og til Fredrikshald 47 000 Kubikfod Aspetræ.

Trælastexporten fra St. Petersburg i 1893 var ialt: 1 124 606 Std. Dussin Bord, hvoraf til England 789 058, Frankrig 76 074, Belgien 8 478, Holland 179 060, Tyskland 70 693, Danmark 1 243.

277 708 Kubikfod Aspetræ, hvoraf til England 29 409, Belgien 1 500, Danmark 41 000.

2 801 596 Stk. Tøndestav, hvoraf til Frankrige 2 632 249, Holland 159 140, Danmark 10 000.

289 210 St. Rickers, hvoraf til England 254 484, Frankrige 21 484, Belgien 3 805, Holland 9 437.

405 808 St. Splitwood, hvoraf til England 396 996, Belgien 8 812.

Af Korn udførtes 19 486 Tschetwert Hvede, 2 204 700 Do. Havre, 13 545 Do. Rug, 80 668 Do. Boghvedegryn, 183 349 Do. Linfrø, 218 113 Do. Klid.

Blandt andre Exportartikler kan nævnes: Tagvirke 23 903 Pud, Drev 15 608, Lin 1 312 122, Linblaar 529 684, Mineralolie 611 658, Petroleum 587 167, Talg 25 909, Smør 62 962, Potaske 18 678, Glycerin 68 066, Oliekager 3 809 738, Benmel 945 775, Gasrensningmasse 18 900, Tarme 43 387, Børster 23 092, Kalvehuder 33 581, Uld 64 079, Hø 916 393, Æg 43 537, Gummigaloscher 10 071 Pud.

Vicekonsulen i **Narva** meddeler, at der i 1893 indførtes til Narva bl. a. 25 800 Pud Sild, 2 800 Pud Maskiner, 6 500 Pud Soda og Chlorkalk, og 20 300 Pud ildfast Teglsten.

Udførselen bestod af Lin, Bjelker, Sparrer, Planker og Bord. Skibsfarten varede fra $\frac{8}{20}$ April til $\frac{11}{28}$ November. Der ankom 16 norske Skibe.

Skibsudgifterne i Narva er uforandret og udgjør 98 Kopek pr. Læst à 2 Ton med Tillæg af 12 Rubel 50 Kopek i Toldexpedition for hvert Skib.

Prisen i St. Petersburg for norsk Sild holdt sig i 1893 paa ca. 10--11 Rubel pr. Tønde, og Forraadene ved Aarets Slutning vare ca. 2 500—3 000 Tdr., deri indbefattet endel fra svenske Exportører hidsendt Vare.

Fra 1ste Januar—1ste Decbr 1893 var Ruslands Vareudførsel over den europæiske Grændse, ikke iberegnet Guld og Sølv, af Værdi Rubel 537 314 000 mod 431 063 000 R. i samme Tid 1892, og Indførselen 387 801 000 mod 341 178 000 i 1892.

Følgende Opgave viser de væsentligste Produkter.

	Export	Import.
Levnetsmidler	30 095 600 Rubel	68 889 000 Rubel
Raastoffe og Halvfabrikater . .	201 495 000 —	235 809 000 —
Fabrikater	22 748 000 —	81 863 000 —
Kvæg	12 115 000 —	1 240 000 —

Tilvirkningen i Rusland af vandfri Alkohol var i 1893 11 714 800 Vedro, hvoraf udførtes 2 073 625 Vedro. Ved Aarets Slutning var 1 895 Spritfabriker i Virksomhed. Oplagene var 6 687 360 Vedro.

Kornudførselen fra Rusland 1893 var 375 181 000 Pud, hvoraf fra St. Petersburg 14 688 000, Reval 4 400 000, Riga 9 142 000, Libau 22 315 000 Pud.

I 60 Guvernementer var Høstens Udfald tilfredsstillende. Disse 60 Guvernementer producerede $130\frac{1}{2}$ Million Tschetwert Høstrug og 17 Mill. Tschet Hvede, hvilket i Forhold til Gjennemsnitshøsten i Aarene 1888—92, er en Tilvæxt af 20 pCt.

Ruslands Toldindtægter i Tiden 1ste Januar—1ste December 1893 var 88 292 000 Rubel i Guldvaluta mod i 1892, 76 530 000 R.

Exporten af Naphtaprodukter fra Batum var i 1893 50 838 000 Pud og hele Aarsudbyttet fra Naphtadistrikterne opgik ialt til 324 700 000 Pud. Alle russiske Naphtaproducenter har nu mellem sig afsluttet en Overenskomst om Ordning af Exporthandelen med Naphtaprodukter, hvorefter Selskabet Brødrene Nobel er tilkjendt Salgsretten paa det europæiske Marked. Terminen for Overenskomsten udløber 1ste April 1899.

I russiske Blade er forekommet Rygter, som ogsaa er gjengivet i norske Blade, om at den nuværende Methode for Naphtatransporten paa de russiske Floder skulde virke skadeligt paa Tilgangen af Fisk, og at endog en Masseforgiftning af Fisken paa Grund heraf har fundet Sted. Det herværende Selskab for Fiskeavl syntes i sit Numer for Mai—Juni at tiltræde denne Anskuelse. Herimod opponerede dog et andet Organ „Tidende for Fiskerianliggende,“ der forklarer, at Fisken ikke lider nogen nævneværdig Skade af at Naphta eller Produkter deraf fra utætte Fartøier flyder ud i Floderne, og anfører til Bevis herpaa flere paa videnskabelige Grunde udførte Experimenteer.

Da det fremholdtes, at en Stigning i Prisen paa saltet Fisk, indført til Rusland, var at vente paa Grund af den frygtede formindskede Tilgang af russisk Fisk, savner et saadant Antagende al Grund.

Som Bevis paa den Udstrækning, hvori den tyske Maskinindustri finder Afsætning i Rusland kan anføres, at uagtet den forhøjede Told for Varer af tysk Oprindelse indførtes til Rusland i Januar—November 1893:

Maskiner væsentlig af Træ	397 Tons
— — - Støbejern	8 725 -
— — - Smedejern	2 470 -
Symaskiner	590 -

Omend i mange Tilfælde den tyske Industri behersker Markedet hersteds og ved billige Priser udestænger en Konkurrence fra de forenede Riger, turde dog for mangan svensk Artikel et Afsætningssted kunne skaffes i Rusland, hvis Producenterne selv ved Annoncer i herværende Blade eller ved at tilstille Konsulatet illustrerede Priskuranter, bemøiede sig med at

fæste Opmærksomheden paa sine Produkter. Konsulatet har, især iaar, ved flere Leiligheder havt Forespørgsler om hvorvidt en og anden Vare kunde skaffes fra Sverige, hvilket vilde være let at besvare, hvis en Pris-kurant havdes tilstede. Som Tilfældet nu er har Konsulatet vistnok anstrengt sig for paa privat Vei at skaffe videre Oplysninger, men inden saadanne indløb, gik en rum Tid og Reflektanterne havde forsynet sig andetsteds.

Vexelkurserne paa St. Petersburg Børs var den 30 December:

London R. 93.20 93.30, 93.15, 93.25 pr. 10 £ Stg.

Amsterdam R. 77.20 pr. 100 hfl.

Berlin R. 45.60, 45.65, 45.62 $\frac{1}{2}$ pr. 100 Rm.

Paris R. 37.05 37.10 pr. 100 frcs.

Norske i St. Petersburg bosatte Handelshuse: Hans And. Nicolai Olsen, Agenturer etableret 1880, W. O., 2 Linie No. 15.

Nicolai C. Smith, Trælastexport, Dampskibsagentur og Klarering, etableret 1885.

I Cronstadt: Hans Smith, Assuranceagent og Expeditør, etableret 1850.

Gust. M. Damberg.

Budapest.

Aarsberetning dateret 30 Marts 1894.

De statistiske Opgaver giver endnu ikke tilstrækkelige Oplysninger til at kunne erfare Handelen mellem Norge og Distriktet.

Indførselen til Ungarn fra Norge er væsentlig begrændset til Hvaltran.

Exporten var betydeligere; foruden de bekjendte Artikler, som tørrede Blommer, Bønner, Faareuld, Sengefjær, etc., udførtes ogsaa til Norge og Sverige Rødkløver, og Eg- og Furuextrakter.

Ungarns økonomiske Udvikling er i flere Henseender tilfredsstillende. Statsfinantserne var gode, og Skatteindtægterne endog bedre end i 1892. Konversionsoperationerne blev uagtet de ombytende Værdiers uhyre Størrelse udmærket gennemført, og Valutareguleringen havde al den Fremgang, der var beregnet i Regjeringens Program fra dette Tidsrum. Statsindtægterne udgjorde ca. 429 Mill. Gulden, Udgifterne 413 Mill., altsaa Overskud ca. 16 Mill.

Den med Serbien den 9de August 1892 afsluttede Handelstraktat og Kvægsyge-Overenskomst er taget tilfølg. Den 28de Januar 1893 er der afsluttet en Overenskomst med Rumænien om gjensidig Beskyttelse af Varemærker. Ligeledes er inartikuleret Deklaration af 25de April 1892 om Forandring i Handelstraktaten med Norge og Sverige Artikel 6. Derhos foreligger et Lovudkast om urigtige Betegnelser paa Varer.

Den 15de November 1893 kundgjorde Ministerpræsidenten sit store Memorandum om Reform af det direkte Skattevæsen, der indeholder talrige vigtige Bilag om Skattestatistiken. Hovedpunktet i Reformen er Forandringen af den almindelige 10 pCt. Indkomstskat til en progressiv Indtægtsskat med lavere Skatteprocent.

Paa Kommunikationsvæsenets Omraade er især at bemærke Forberedelserne til Organisationen af Dampskibsfarten paa Donau, Udvidelsen af Telefonnettet, og den energiske Drift af Arbejderne paa Jernporten. I Landbrugsvæsenet er truffet Foranstaltninger af stor Bæreveidde og betydelige Forføjninger i Veterinærvæsenet.

Høsten 1893 var saavel i Kvantitet som Kvalitet god. Vinhøsten anslaaes til ca. 7 000 Hektoliter paa et Areal af ca. 40 000 Kastraljoch. Tilbagegangen er enorm. For 15 Aar siden var Udbyttet 8 Mill. Hektoliter, 1888 kun 4.6 Mill., 1890 2.4 Mill., 1891 1.38 Mill., 1892 0.885 Mill.

Handelen med Horn- og Børstekvæg stillede sig saaledes:

	Indførsel.	Udførsel.
Hornkvæg	44 269	105 030 Stk.
Svin	230 841	1 115 543 —

Forholdene inden Varehandelen var i det Hele ikke gunstige. Kornhandelen gav ikke tilfredsstillende Resultater. Produktionen i Nordamerika, Rusland, Indien og Australien tiltager stedse. Foruden Overproduktionen hindres Kornhandelen ogsaa af de kontinentale Staters Toldpolitik.

Ungarns Kornudførsel var i 1893 i Millioner Metercentner: Hvede 4.52, Rug 1.77, Byg 4.27, Mais 2.26.

Priserne var hele Aaret rolige, næsten slæbende. Hvede bevægede sig i prima Kvaliteter fra 7.60 til 9.15, Rug fra 5.85 til 7.65.

I Bælgrugter var Handelen temmelig livlig i Forhold til 1892. Priserne stod saaledes: Hvide store Bønner f. 5.75—6.50, Bunt Do. 4.75—5, Dværgbønner 7.25—7.50, Lindser 9—12, Kogeerter 8.50—9.50, raa Hirse 4—4.50, Hirsebrein fl. 8.50—10.

Melforretningen led under fremmed Konkurrence: navnlig øvede transatlantiske Offerter en ugustig Indflydelse paa Priserne, der for 0 Mel bevægede sig fra fl. 13.40—16.

I Blommer var livlig Efterspørgsel, god indenlandsk Konsumbehov og fordetmeste faste Priser samt temmelig livlig Handel. Priserne var: Slavoniske Blommer fl. 15.75—20, serbiske 14—18.25

Paa det industrielle Gebet viser sig en fortsat Udvikling. Der nygrundedes 147 Anlæg med Aktiekapital ca. 54 Mill. fl., hvoraf 22 Banker, 34 Sparekasser, 52 Industriforetagender, 12 Vicinalbaner.

Forberedelserne til 1 000 Aars Udstillingen har god Fremgang.

Pengeforholdene var meget vekslede, snart Overflod, snart Knapshed. En Sammenstilling af Kursstigningen i de forskellige Aktier og Industripapirer udviser det uhyre Beløb af ca. 30 Mill. Gulden.

Rentesatsen var temmelig vekslede. Under Pengeknapheden kunde de første Bankaccepter ikke anbringes, selv til 5 pCt. Først i Aaret var Diskontoen for prima Vexler $3\frac{3}{16}$ pCt., mod i September $3\frac{15}{16}$ og sidst i Aaret 5 pCt.

Kurserne paa nogle af de vigtigste Effekter var den 30te December: 4 pCt. ungarsk Guldrente 117, Grundentlastungs Obl. 95, Ung. Allg. Creditbank 418.50, Hypothekenbank 234.50, Oest. ung. Staatsbahn 308.75, Ganz & Co. Maschinenfabr. 1760, Drasche'sche Teglværk 626, Salystarjaner Kohlenban 732.

Arthur Altschul.

Havana.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1894.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedstationen med Ladning 43 norske Skibe dr. 24 944 Ton, og til Vicekonsulstationerne med Ladning 46 dr. 28 298 Ton og i Ballast 148 dr. 73 487 Ton. Ialt 237 dr. 126 728 Ton, hvoraf Dampskibe 197 dr. 107 762 Ton. Bruttofragter \$ 127 451.

Der afgik til fremmede Lande fra Hovedstationen med Ladning 14 norske Skibe dr. 8 428 Ton og i Ballast 29 dr. 16 516 Ton, og fra Vicekonsulstationerne med Ladning 166 dr. 86 324 Ton og i Ballast 27 dr. 14 918 Ton, ialt 236 dr. 126 187 Ton, hvoraf Dampskibe 197 dr. 107 762 Ton. Bruttofragter \$ 82 448.

Opgaver fra Vicekonsulen i Matanzas mangler endnu.

Af svenske Skibe ankom 20 dr. 11 309 Ton.

Sukkerhøsten er større end i det foregaaende Aars og anslaaes til at ville udgjøre ca. 950 000 Tons imod 820 000 i 1892. Priserne var dog paa Grund af en rig Betehest i Europa, ikke fuldt tilfredsstillende.

Tobakshøsten ansees som omtrent middels baade i Kvantitet og Kvalitet. Der hersker en stor Stagnation paa Markedet baade for Bladtobak og Cigarer og det beregnes, at hele Værdien af Tobaksbeholdningen, naar dette Aars Høst kommer til, vil udgjøre ca. 20 Mill. \$, saafremt ikke Efterspørgselen snart tiltager og paaskynder Exporten. I Cigarer er der en absolut Stilstand, og Tusinder af Personer i Cigarindustrien er for Tiden uden Arbejde her i Byen.

Frugthøsten er god over hele Øen.

Poteteshøsten i Gibara skal være særdeles stor og af udmærket Kvalitet.

Den finansielle Stilling er af ovennævnte Grunde og formedelst Bankernes svage Stilling efter Krisen Sommeren 1893 ikke saa god som man kunde ønske, og Penge er knappe.

Norsk Skibsfart. En betydelig Aktivitet er ogsaa i 1893 vedblevet i den norske Skibsfart i disse Farvande, især Dampskibe. Bevægelsen er især gaaet i Retning af Frugt fra Baracoa og Gibara. Dampskibene „Baracoa“ og „Banan“ har gjort regelmæssige Reiser mellem denne Havn og Pensacola med Stykgods. „Kitty“, „Kong Frode“ og „Alert“ er ogsaa gaaet mere eller mindre regelmæssig mellem New-York og denne Havn samt Matanzas, Cardenas og Sagua medbringende Stykgods og paa Tilbagereisen Sukker eller Frugt.

Der var ingen direkte Export til eller Import fra Norge. Dog har Indførselen af Klipfisk fra Norge fremdeles været betydelig, og den vedbliver at konkurrere heldig med den kanadiske og amerikanske.

Udførselen gik især til de forenede Stater.

Edward Francke.

Papeeti (Tahiti).

Aarsberetning dateret 8 Februar 1894.

Der ankom i Ballast 2 norske Seilskibe dr. 1 073 Tons, og afgik 1, dr. 518 Ton med Ladning.

Naboerne Raiatea, Huahine og Borabora lider endnu under de samme Forhold; vi har i 6 Maaneder havt 3 forskellige Interimsguvernører, og en ny skal komme om 2 Maaneder. Det var meget at ønske, at Forholdene da kunde forandres.

Handelen har i det Hele ikke forløbet gunstigt.

Bomuld. Under Artikelens tilsyneladende Bedring blev der betalt høiere Priser, hvorfor endel kom paa Markedet, da Priserne strak til for at dække Arbejdslønnen og give Planterne lidt Udbytte. Desværre var Forretningen i Europa i denne Artikel saa ringe, og de sidste Efterretninger maa nærmest kaldes daarlige.

Kaffe. Eukelte Plantager holdes godt i Hævd, men andre forsømmes; i ethvert Fald vil det vare længe, før der produceres tilstrækkelig Kaffe til at dække det herværende Konsum.

Sukker. Ny Kapital er ikke anbragt og Landet producerer ikke nok for sit eget Behov. Saa godt det lader sig gjøre med de yderst begrændsede Midler bliver endel Sukkerrør, der tidligere arbejdedes til Rum, nu gjort til Sukker, alene af den Grund, at der er en Overproduktion af Rum, der betydelig overstiger Konsumen. Til Export egner Tahitis Rum sig ikke.

Perlemoderskal er i Europa faldt stærkt i Pris, og Produktionen her er meget aftaget, da de til Dykkernes Forføining stillede Øer var lidet produktive og Anvendelsen af Dykkermaskiner var forbudt.

Kopra, vort Handelsprodukt, stod i de sidste 9 Maaneder af 1893 ret godt i Europa; men medens der i Slutningen af 1892 var en Bedring i Priserne, var det modsatte Tilfældet sidst i 1893.

Vore Forbindelser med San Francisco og New Zealand er endnu de samme. Dog befinder sig for Tiden her en Udsending fra Messageries Maritimes for at studere Muligheden af en Forbindelse mellem Sidney og San Francisco via Noumea og Tahiti.

Konsulatets Indtægter var frcs. 81.40.

Udførselen udgjorde: Kopra Kg. 3 400 000, Værdi Rm. 850 000, Bomuld lbs. 715 000, Rm. 429 000, Perlemoderskal Kg. 603 030, Rm. 1 206 060, Kaffe Kg. 13 589, Rm. 27 178, Vanille Kg. 15 077, Rm. 135 693, Uld Kg. 1 698, Rm. 2 207, Svampe Kg. 7 402, Rm. 3 330, revne Kokosnødder lbs. 39 310, Rm. 15 724, Skildpadde Kg. 365, Rm. 912, Bomuldsfrø Tons 405, Rm. 20 250, Bivox Kg. 1 238, Rm. 1 485, gammelt Kobber Kg. 6 283, Rm. 3 455, Kokosnødder 557 000 Stk., Rm. 33 420, Oranger 2 882 000 Stk., Rm. 57 640, Citronsalt Liter 17 000, Rm. 2 550.

H. F. Jørss.

Indhold: **Amsterdam** S. 228. — **Bilbao** S. 189. — **Bremen** S. 258. — **Budapest** S. 265. — **Havana** S. 266. — **Kjøbenhavn** S. 202. — **Leith** S. 217. — **Papeeti (Tahiti)** S. 267 — **St. Petersburg** S. 262.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 9.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1894.

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

Melbourne.

Fra fremmede Steder ankom til Hovedstationen med Ladning 3 norske dr. 2 116 Tons og i Ballast 3 dr. 2 762 Tons, ialt 6 dr. 4 878 Tons. Bruttofragter £ 2 797.

Til fremmede Lande afgik med Ladning fra Hovedstationen 5 Seilskibe dr. 4 779 Tons. Bruttofragt £ 5 755.

Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedst. £ 16—14—3.

Af svenske Skibe ankom 3 dr. 2 503 Tons. Erlagte Konsulatafgifter £ 5—3—8.

Opgave over det samlede Beløb af de ved Konsulatet i Melbourne i Aaret 1893 oppebaarne Afgifter.

Erlagte Konsulatafgifter.				Expeditions-gebyrer.
Ved Hovedstationen.	Ved Vicekonsulsstationerne.		Ialt tilfaldt Konsulen.	Ved Hovedstationen.
	Ialt erlagt.	Heraf tilfaldt Konsulen.		
Af norske Fartøier £ 16 14 3	£ 0 0 0	£ 0 0 0	£ 16 14 3	For norske Expeditioner £ 4 3 1
Af svenske Fartøier £ 1 7 11	£ 3 15 9	£ 1 17 10½	£ 3 5 9½	For svenske Do. £ 11 13 1
				- fælles Do. £ 0 0 0
£ 18 2 2	£ 1 15 9	£ 1 17 10½	£ 20 0 0½	£ 15 16 2

Aarsberetning dateret 28 Februar 1894.

Af foranstaaende Tal sammenlignet med Opgaverne for det foregaaende Aar fremgaar, at Norges Skibsfart paa Distriktet aftog med 21 Fartøier og 26 018 Tons, og Sveriges med 2 Fartøier og 1 439 Tons.

Intet norsk eller svensk Fartøi anløb Distriktet alene for at søge Ordre eller for at reparere.

Almindelig Oversigt. I økonomisk Henseende er Aaret 1893 det mindst tilfredsstillende, som Kolonien Victoria nogensinde har gennemgaaet. Vistnok gav Bergværksdriften et godt Udbytte, og Jordens Afkastning var udmærket, men forøvrigt var der paa godtsom alle Omraader kun Nedgang, Indskrænkning og Tab. Noget lignende om end i mildere Grad, var Tilfældet i Tasmania.

Ved Udgangen af forrige Aar syntes man at have al Grund til Haab om, at en Krise var overstaaet, og at man gik bedre Tider imøde; men efter og ved Siden af de generelle Aarsager, som have foraarsaget mindre gode Tider saa at sige over den hele Verden, og de specielle, i tidligere Aarsberetning omtalte, der frembragte en haard Krise i de australiske Kolonier og især i Victoria, har man i 1893 hayt at møde finansielle Ulykker, hvis Nærmelse ingen kunde ane, idet samtlige herværende Banker med kun faa Undtagelser, den ene efter den anden, paa Grund af en lidet begrundet og i hvert Fald ganske overdreven Panik, maatte indstille sine Betalinger. Allerede i Januar Maaned vidste man, at „The Federal Bank“ stod paa svage Fødder, og blev det Gjenstand for Overveielse mellem de øvrige Banker, hvorvidt de i Fællesskab burde yde Assistance for at hindre en Standsning. Man kom dog til det Resultat, at vedkommende Banks Stilling var saa slet, at det vilde blive altfor kostbart at hjælpe den paa Fode, saameget mere som det troligvis allerede var for sent at standse den almindelige Mistillid, der begyndte at ytre sig blandt Publikum. The Federal Bank blev derfor overladt til sin Skjæbne og kom under Likvidation. Men herved var den, rigtignok uden Grund, herskende Tro, at vore største Banker vare kontraktmæssigen forpligtede at hjælpe hinanden, helt undergravet, og derved ogsaa Tilliden til disse Banker rokket. Regjeringen søgte forgjæves at standse den begyndende Panik; Ondet spredte sig til Sydney og Brisbane og var snart ei længer lokalt, men helt australisk. Før April var tilende, havde tre andre Banker i Melbourne maattet indstille sine Betalinger, og den 1 Mai blev det samme Tilfældet med „The National“, der hidtil havde været anseet som grundsolid. For at standse den hurtig om sig gribende Panik proklamerede Regjeringen i Victoria et almindeligt Moratorium paa fem Dage; men dette syntes kun at gjøre Ondet værre, og den 17 Mai lukkedes atter tre af de herværende større Banker. I det Hele maatte i det korte Tidsrum fra den 5 April til den 17 Mai tolv betydelige Banker standse sine Betalinger. Samtlige disse havde dog en udmærket god Status, og kunde fremlægge for sine Aktionærer og Kreditorer Planer til „Rekonstruktion“, hvilke med mindre Modifikationer vedtoges, saaledes at før den 21 August vare de alle igjen i fuld Virksomhed. Rekonstruktionen maatte nødvendigvis bygges paa de tvende Principer: Indkaldelse af ny Kapital, og et af Kreditorerne indrømmet Moratorium. Førstnævnte vil tynde haardt paa Aktionærerne gennem mange kommende Aar, og sidstnævnte har været og vil endnu i nogen Tid vedblive at være, til største Gene for Handelen. Kun i et enkelt Fald blev en Banks Kreditorer nødte

til at tage Preferenceaktier for en Del af sin Fordring, men frivilligen gjorde de det i stor Udstrækning. Det samlede Beløb, som Aktionærerne i de standsede Banker ville have at indbetale i Tidsrummet 1893—1899, andrager til ikke mindre end £ 6 249 756, hvoraf dog £ 1 645 202 falder paa Aktionærer, som ei høre hjemme i denne Koloni. Hertil kommer endvidere et Par Millioner £, som paa lignende Maade blive at indbetale i Anledning Rekonstruktion af andre finansielle Forretninger, der ligeledes maatte standse under den almindelige Panik. Den overveiende Del heraf skal udredes i de førstkommende to Aar. Hidindtil have disse Indbetalinger flydt ind langt regelmæssigere, end man kunde formode, og synes det akute Stadium af Krisen overstaaet, og almindelig Tillid paa god Vei til at vende tilbage.

Kolonien Victorias Statsindtægter, der for Finantsaaret 1892—1893 vare beregnede at ville udgjøre £ 8 054 152, bleve i Virkeligheden kun £ 6 703 546, væsentlig fordi Toldintraderne, der paa Grund af nye Paalæg vare antagne at ville forøges med ca. £ 900 000, istedet derfor gik ned med over £ 574 000. For at møde den herved opstaaede Deficit optoges indenlandske Laan til Beløb ca. £ 1 130 000 samt fortsattes med at indføre Bespærelser i Embedsværket; og da heller ikke dette frembragte Balance i Budgettet, og yderligere Forøgelse af Indtægterne syntes paa-trængende fornøden, foresloges dels en saakaldet „Primage Duty“ af al Import, dels en Indkomstskat, der skulde være stærkt progressiv efter Indtægtens Størrelse og dobbelt saa stor af Indtægt flydende af Formue som af Indtægt forskaffet ved Arbeide. Sidstnævnte Skatteforslag mødte dog stærk Modstand og blev forkastet, men efter megen Ventilation og adskillige Ændringer blev en Primage Duty af 1 % tilsidst vedtaget.

I Tasmania udgjorde Statsindtægterne kun £ 708 826 mod beregnede £ 852 512, og Udgifterne noget over £ 800 000.

Kolonien Victorias Statsgjæld havde ved Udgangen af Finantsaaret 1892—1893 naaet op til det høie Beløb £ 47 894 562, men bæres dog forholdsvis let, da den næsten udelukkende er paadraget ved Bygning af Jernbaner, Vandledninger og andre produktive Anlæg.

Under Forhold som de foran angivne maatte nødvendigvis Penge-markedet blive meget stringent. I Begyndelsen af Aaret beregnedes i de større Banker Diskonto med 7 %, og for „overdraft“ 8 % à 9 %, medens for Deposita paa 3, 6 og 12 Maaneder betaltes respektive $2\frac{1}{2}$ %, $3\frac{1}{2}$ % og $4\frac{1}{2}$ %. Under 21 August forhøiedes Depositionsrenten med $\frac{1}{2}$ % og Diskontoen til $7\frac{1}{2}$ %, hvilket blev de gjældende Satser lige til den 1ste ds., da man vendte tilbage til de tidligere gjældende.

For Vexler paa London beregnede Bankerne følgende Kurser:

	Ved Kjøb			Ved Salg.		
	Sigtvexler.	30 Dages Sigt.	60 Dages Sigt.	Sigtvexler.	30 Dages Sigt.	60 Dages Sigt.
Fra 12te Oktober						
1892 . . .	100	99 $\frac{7}{8}$	99 $\frac{5}{8}$	101 $\frac{5}{8}$	101 $\frac{1}{8}$	100 $\frac{5}{8}$
- 2den Februar						
1893 . . .	97 $\frac{1}{2}$ —100	97—100	96 $\frac{1}{2}$ —99 $\frac{3}{4}$	101 $\frac{3}{4}$	101 $\frac{1}{4}$	100 $\frac{3}{4}$
- 31te August	99 $\frac{7}{8}$	99 $\frac{5}{8}$	99 $\frac{3}{8}$	101 $\frac{3}{4}$	101 $\frac{1}{4}$	100 $\frac{3}{4}$
- 11te Oktober	99 $\frac{7}{8}$	99 $\frac{5}{8}$	99 $\frac{3}{8}$	101 $\frac{5}{8}$	101 $\frac{1}{8}$	100 $\frac{5}{8}$
- 15de Novbr.	99 $\frac{3}{4}$	99 $\frac{1}{2}$	99 $\frac{1}{4}$	101 $\frac{3}{8}$	100 $\frac{7}{8}$	100 $\frac{3}{8}$
- 20de Decbr.	99 $\frac{7}{8}$	99 $\frac{5}{8}$	99 $\frac{3}{8}$	101 $\frac{1}{2}$	101	100 $\frac{1}{2}$

Saavel Melbourne Sparebank som Postsparebanken erholdt i Aarets Løb en hel Del nye Kunder derved, at mange Folk, da Bankkrisen udbrød, overflyttede sine Kapitaler til samme. Renten paa Indskud i disse Banker har i mange Aar været 4 %, men nedsattes nu til 3 $\frac{1}{2}$ %, og er der Tale om yderligere Nedsættelse.

I Modsætning til hvad man kunde vente, var Antallet af Falliter ei større end vanligt, undtagen blandt de i Bygningsbranchen interesserede, dog antages det, at flere betydelige Huse kun ved ekstraordinær Hjælp fra interesserede Banker ere blevene satte istand til at holde Forretningerne gaaende.

Import og Export. Kolonien Victorias Import var for nogle Aar siden betydelig større end dens Export, men har i senere Aar aftaget, medens Exporten har holdt sig omtrent stationær. I 1893 aftog saavel Import som Export i Værdi, men førstnævnte i langt højere Grad, saaledes at Balance tilveiebragtes, idet begge dreiede sig om ca. £ 13 300 000. At Værdien af Koloniens Export aftog, skrev sig væsentlig kun fra lavere Priser paa Varerne, thi Produktionen af næsten samtlige Exportartikler tiltog betydelig og viser tydelig Tendents til fremtidig Forøgelse. Navnlig er dette Tilfældet med Produktionen af Kornvarer, Smør, Ost, Tæg, Huder, Frugt, Vin og Guld. Derimod synes den ret betydelige Fabrikdrift, som en overdreven Toldbeskyttelse har fostret, kun at have en maadelig Livskraft.

Handel og Næringer led under end større Tryk end i det foregaaende Aar, særlig i Melbourne. I de øvrige Byer og i Landdistrikterne var Tilstanden adskillig bedre, grundet paa at man har havt en Række for Landbruget heldige Aar. Vareomsætningen reduceredes til det mindst mulige, idet al Spekulationslyst syntes forsvunden. De fleste Aktier i lokale Anlæg vedbleve at synke i Værdi; det samme var Tilfældet med fast Eiendom. Ogsaa Husleien vedblev at gaa ned, og er nu gennemsnitlig neppe over to Trediedele af, hvad den var for etpar Aar siden. Saagodtsom ingen nye industrielle Anlæg sattes igang. Byggevirksomheden, saavel den offentlige som den private, indskrænkedes til et Minimum, ligesom Vei- og Jernbaneanlæg paa Grund af Statskassens Tilstand næsten aldeles indstilledes. Hvorvidt det er en vis Politik, i trange Tider paa saadan Maade at til-

veiebringe Balance i Budgettet, synes høist tvivlsomt. Det har ialfald her bevirket, at et betydeligt Antal af Koloniens Indbyggere har forladt Landet, hvilket nødvendigvis maa representere et stort Tab. Thi det er den bedste Del af Arbejderbefolkningen, som ved saadanne Anledninger gaar bort, medens man er sikker paa at faa beholde alle udygtige og hjælpeløse samt dem, som paa Grund af Uorden og Ødselhed ei kunne opdrive den til Udvandring fornødne Kapital. I nogen Mon er dog denne Udvandring fra Kolonien bleven modvirket ved ihærdige Bestræbelser saavel fra det Offentliges som fra Privates Side for at faa den arbejdsløse Del af Bybefolkningen til at søge ud paa Landet, tage op ny Jord og skabe sig Hjem som smaa Farmere. Der har været anlagt flere saakaldte „Village Settlements“, hvor hver Mand har faaet fra 10 til 40, oftest omkring 20, acres Jord paa lang Kredit og afdragsfrit i de første Par Aar, tildels ogsaa med nogen pekuniær Hjælp til at komme over den første Tids Vanskeligheder. Uagtet disse Settlements vistnok i flere Tilfælde have været ledede med mere Enthusiasme og god Vilje end Erfaring og Klogskab, synes de dog at lykkes i mærkverdig Grad, og skal af de omkring 2 400 Familier, som paa den Maade ere bleven etablerede paa Landet, kun 50 have givet op sine Jordstykker, medens Resten for den større Del synes paa god Vei til at skabe sig selv en taalelig Existense og bidrage til Landets Velstand.

Post- og Kommunikationsvæsen. I Aarets Løb er aabnet tvende regulære Dampskibslinier, den ene til Japan og den anden til Vestkysten af Kanada; førstnævnte nyder Subvention fra den Japanesiske Regjering, og sidstnævnte baade fra den Kanadiske og fra flere Australiske.

Den høie indenlandske Porto, 2 d pr. Enkeltbrev, har man endnu ei seet sig istand til at reducere. — Afgiften for Benyttelse af Telefon er i Melbourne fremdeles meget høi, nemlig £ 12. 0. 0 aarlig for Handelsfirmaer og £ 8. 0. 0 for Privatpersoner.

I Aarets Løb ere Melbourne og Geelong blevene satte i Telefonforbindelse, og i Hobart er bleven anlagt en elektrisk Sporvei.

Bruttoindtægten af Kolonien Victorias Jernbaner var i 1893 £ 2 925 948, hvilket er £ 169 174 mindre end i det foregaaende Aar, Driftsomkostningerne £ 1 850 291 og Renten af de til Jernbanebygning medgaaede udenlandske Laan £ 1 419 925. Der manglede £ 344 268 paa, at Udbyttet af Jernbanerne skulde dække fuld Forrentning, men det svarer dog til 2.87 % af den hele Anlægssum. Der har været talt meget om Hensigtsmæssigheden af at bygge enkelte Baner smalsporede, hvilket dog ikke har vundet Bifald; derimod er der i visse tyndt befolkede Distrikter bleven anlagt endel bredsporede Baner med en meget let Overbygning.

Koloniens østlige Del er endnu et godtsom uaabnet Land, hvor Jernbaner hidtil aldeles mangle, og hvor Veiene ere af den mest primitive Sort. Distriktet er naturskjønt med høie Fjelde og Urskov af vældige Dimensioner; det har rigelig Nedbør og et godt Jordsmon, hvorfor det fortrinsvis turde anbefales Nybyggere, som have saavidt Kapital, at de kunne holde ud, indtil de faa endel Land opryddet, og der bliver sørget for bedre Kommunikationer ogsaa i denne Del af Kolonien.

Retsvæsen. Ogsaa i det forløbne Aar har man havt nogle eklatante Exempler paa, hvor mangelfuld, besværlig og enormt kostbar Retspleien er i dette Land. En foreløbig Retsundersøgelse om, hvorvidt Direktørerne i en Bank skulde sættes under Tiltale for at have fremlagt en falsk Aarsbalance, medtog 35 Dage, og tilslut kuldkaستes alligevel den af samme

resulterende, saavidt vides enstemmige, Kjendelse, alene fordi en Mand, der i lange Tider havde resideret her i Kolonien, men ei var naturaliseret, ved en Feiltagelse var opnævnt som Jurymand og havde fungeret som saadan.

En Sag mellem en Overadministrator af Jernbanevæsenet og Udgiveren af en Avis, der i flere forskellige Inserater havde beskyldt ham for Uduelighed og Ødselhed, procederedes i henimod 90 Retsdage og angives at have kostet Sagsøgeren ca. £ 14 000 og Indstevnte ca. £ 10 000. Resultatet var, at Sagsøgeren, istedetfor en forlangt Erstatning af £ 25 000, tilkjendtes £ 100 for Udtrykkene i et af de paaklagede Inserater, medens Juryen med Hensyn til de øvrige ti ikke kom til noget Resultat, saaledes at denne vidtløftige Sag atter vil blive procederet fra Ende til anden.

For ca. to Dages Arbejde i en Sag vedrørende „The Mercantile Bank“ skal en Sagfører have indsendt Regning for ca. £ 1 400.

Retspleiens Formalisme, Omsvøb og Kostbarhed har tilslut resulteret i, at ialfald Kjøbmandsstanden har søgt at frigjøre sig for samme ved at for kommercielle Sager at oprette et Voldgiftsbureau, hvilket i disse Dage træder i Virksomhed. Derimod er der mærkværdig nok endnu ikke gjort det ringeste Forsøg paa at reformere de almindelige Domstole og indføre en billig og effektiv Administration af Retten; dette synes opgivet som totalt haabløst, uagtet man dog i den Maade, hvorpaa Politiretten og „Marine Board of Inquiry“ administreres, har nærliggende Exempler paa, at hurtig og billig Retspleie ogsaa hertillands er mulig, samt Veien anvist til, hvorledes dette Maal kunde naaes ved de almindelige Domstole.

Agerbrug og Fædrift gave i 1893 en rig Afkastning, men paa Grund af de i Europa raadende lave Priser for Koloniens vigtigste Udførselsartikler, Uld og Hvede, blev det økonomiske Udbytte for Landmanden alligevel mindre tilfredsstillende. I den officielle Statistik er for Aaret 1893 Værdien af herfra exporteret Hvede og Mel ansat til i Gjennemsnit 5 sh. 2 d pr. cental og £ 7—17—6 pr. Ton mod resp. 7 sh. og £ 9—17—6 i 1892, og Gjennemsnitsværdien af Uld er ansat til 7.415 d for uvadsket og 12.411 d for vadsket, mod resp. 8.922 d og 14.016 d i 1892. Prisfaldet paa disse to Artikler alene gaar op til over £ 1 300 000, og nærmer sig følgende det Beløb, hvormed Totalværdien af Koloniens Export er aftaget.

Hvedehøsten 1892--93 beregnes at have givet et Overskud disponibelt for Export af 218 844 Tons, følgende det største, som Kolonien Victoria nogensinde har havt. Heraf var der den 23 December 1893 udskibet 173 246 Tons, hvorfor altsaa endnu fulde 45 000 Tons var tilbage, da den nye Høsts Hvede begyndte at komme i Markedet. Høsten 1893—94 tegnede ogsaa til at blive et Kronaar, men paa Grund af mindre heldigt Veir kort for og under Indhøstningen realiseredes ikke disse store Forhaabninger; alligevel maa dog Udbyttet betegnes som særdeles godt, og har man følgende nu havt sex paa hinanden følgende gode Aar. Udbyttet beregnes at have været 13 985 000 bushels, hvorfor man, naar den betydelige Beholdning fra forrige Aar tages med i Betragtning, tør gjøre Regning paa en lige stor Export som i foregaaende Saison. Henimod en Trediedel af Udbyttet udskibes til britiske Kolonier, og Resten til Europa. Priserne vare gennem hele Aaret jævnt og stadigt nedadgaende, nemlig fra 3 sh. 3½ d i Januar til 2 sh. 9½ d i December, og i de forløbne Uger af indeværende Aar har Bevægelsen gaaet i samme Retning, saaledes at prima Hvede nu sælges f. o. b. Melbourne, til den forhen uhorste Pris af kun 2 sh. 4 d pr. bushel. Til Kanalhavn for Ordre afskibedes 68 Ladninger,

som gjennemsnitlig realiserede £ 1—9—6½ pr. 480 lbs. cif, og da Gjennemsnittsfragten for disse Ladninger, ihvorvel betydelig højere mod Slutningen af Aaret, antagelig kan sættes til 23 sh. 9 d pr. Ton, svarer dette til en gjennemsnitlig f. o. b. Pris af kun 2 sh. 11⅔ d. Naturligen reiser sig Spørgsmaalet, om Landmanden her i Kolonien med nogen Fordel vil kunne producere Hvede til saadan Pris; men dette Spørgsmaal besvares nu fra kompetent Hold med et ubetinget Ja, uagtet man for fire eller fem Aar siden ofte hørte udtalt, at 4 sh. f. o. b. her var den laveste Pris, til hvilken Hvede uden Tab kunde produceres. Tvivlsommere er, om man ogsaa vil kunne vedblive Hvedeproduktion med den Minimumspris, som nu senest er naaet, 2 sh. 4 d, men selv dette tør ansees muligt, især i „Matteelandet“, Koloniens nordvestlige Del, hvor de gunstigste naturlige Betingelser for Hvedeavling i stor Skala er tilstede.

Havre og Mais begynder man mere og mere at dyrke for Export til Nabokolonierne. Af Ærter forsøgtes Skibning i ei ubetydeligt Omfang til England, og antages der at være al Udsigt til, at denne Export vil udvides. Priserne hersteds faldt efterhaanden fra 2 sh. 5 d til 2 sh. ½ d pr. bushel.

Kvægavlen gav i 1893 et godt Udbytte.

Af Uld exporteredes fra Melbourne og Gelong i sidste Saison, d. v. s. Tiden mellem 1ste Juli 1893 og 31 Januar 1894: 390 799 Baller. Exporten af denne Vare til Nordamerikas forenede Stater og til Tyskland aftog betydelig, men dette opveiedes af forøget Import til Frankrige og England. Totalexporten fra Australia, New Zealand iberegnet, udgjorde for samme Tidsrum 1 430 083 Baller, hvilket skal være omtrent Fjerdeparten af al den Uld, som alle Verdens Lande tilsammen konsumerer.

Som en ny, men allerede meget betydelig, Exportartikel kan man regne frosset Faarekjød. Forsøg paa saadan Export blev vistnok gjort herfra for over tolv Aar siden, men opgaves snart igjen, fordi man aldeles overfløiedes af New Zealand, der besad Faareracer mere skikkede for Kjødproduktion, medens man her ensidigen havde lagt sig efter Merinofaar og andre Racer, der give fin Uld. Der er iaar anlagt Fryserier baade i Melbourne og Geelong, samt fragtet Dampskibe, der ere specielt indrettede for denne Trade, og venter man, at Exporten af Kjød snart vil antage storartede Dimensioner.

Exporten af Smør steg til ca. 10 000 000 lbs., mod ca. 7 000 000 lbs. i 1892 og 4 789 181 lbs i 1891. Der opnaaedes i det engelske Marked kun undtagelsesvis lige høi Pris for Smør herfra som for dansk Vare, idet saavel Kvaliteten som især Sorteringen angivelig ofte lod adskilligt tilbage at ønske, men Forretningen synes at lønne sig særdeles vel. Forsøgsvis exporteredes ret betydelige Mængder af Cheddarost, og Resultatet angives at opmuntre til udvidet Bedrift. Ogsaa denne Export støttes ved en betydelig Statspremie, nemlig £ 6 pr. Ton, der dog kun ydes paa Vilkaar af, at Varen opnaar en Pris af mindst £ 2—10—0 pr. Cwt, og at visse Forskrifter iagttages med Hensyn til Vægt, Pakning og Mærkning.

Smør og Ost føres herfra til London mest med Postdampskibene, der for denne Transport have indrettet særskilte Afkølingsrum og beregne i Fragt 1 d pr. lb. Fra indeværende Aar af haaber man imidlertid at faa Transporten besørget a ¾ d pr. lb.

Frugtavlen gjør betydelige Fremskridt saavel i Victoria som i Tasmania, og var Udbyttet i 1893 særdeles tilfredsstillende. Æbler exporteredes i Mængde især fra Tasmania til England, men ankom ofte i mindre god Skik. Tørret Frugt af mange forskellige Slags og af udmærket Kvalitet produceres nu i Victoria, og den Tid turde ei ligge fjern, da Exporten af saadan vil naa en betydelig Høide, men endnu fornødiges ret stor Import. Vinhøsten 1893 var udmærket, og den indeværende tegner godt. Victoria Vine have allerede faaet fast Fod i det engelske Marked, og der gjøres adskillige Anstrengelser for at skaffe dem Indpas ogsaa i andre Lande. Exporten er jevnt voxet fra 28 000 Gallons i 1883 til 225 000 i 1892. De fleste af de australianske Vine have en helt eiendommelig Aroma, samt stor Rigdom paa Alkohol; nogle af dem egne sig fortrinlig til Fremstilling af Druebrændevin, og er her i forrige Aar anlagt nogle ret betydelige Cognacdestillerier, der synes at have en stor Fremtid for sig. Et af dem skal kunne producere op til 50 000 Gallons aarlig og ledes af erfarne Franskmand. Inden Kolonien selv have de et rigt Marked, saa længe Importtolden vedbliver at være 5 sh. pr. Gallon høiere end den indenlandske Produktionsafgift.

Man synes i de forenede Riger at nære adskillig Interesse for dette nye Produktionssted for „Cognac“, og der har været spurgt, om ogsaa en ren og uforfalsket Vare hertillands kan produceres lige billig som i Frankrige eller endnu billigere, og om man virkelig kan levere saadan til den Pris, som nu vanlig forlanges herfra, nemlig 5 sh. à 5 sh. 6 d pr. Gallon for 1 à 2 Aar gammel Vare. Dette maa besvares bekræftende, men paa samme Tid maa indrømmes, at Fristelse til Opblanding med Kornbrændevin ogsaa her er meget stor, hvilket fremgaar af følgende Beregning:

Til at producere en Gallon Druebrændevin udkræves hertillands paa Grund af Vinens større Alkoholgehalt kun 5 Gallons Vin — mod antagelig ca. 7 Gallons i Frankrige — og saadan kan her erholdes à 9 d pr. Gallon, altsaa for 5 Gallons 3 sh. 9 d; Destillationen heraf vil ei koste over 3 d; følgelig koster Produktionen af 1 Gallon rent Druebrændevin kun 4 sh. Et Produkt, der ikke er saa ganske let at skjæln fra ren Cognac, fremkommer imidlertid, om man for hver Gallon blander f. Ex :

8 % Kornbrændevin kostende, à 1 sh. 9 d . . .	1 sh. 6 d
15 % Druebrændevin — à 4 sh. 0 d . . .	7 ¹ / ₄ d
„Seve de Cognac“ eller anden Essence	¹ / ₄ d

tilsammen pr. Gallon 2 sh. 1 ¹/₂ d

Man vil hermed ikke have udtalt den ringeste Formodning om, at noget saadant hidtil har fundet Sted ved herværende Destillerier.

Saavel Vinplantning som Export af frisk Frugt støttes ved Regjerings-premier, hvilket negtelig synes noget overflødigt.

Phylloxera optraadte i et enkelt Distrikt, men der blev taget de kraftigste Forholdsregler mod samme, og man haaber, at denne Pest ikke vil sprede sig.

En Fabrik for Hvidbedesukker tænkes anlagt ved Maffra, 130 Miles Øst for Melbourne, og denne vil sandsynligvis snart blive efterfulgt af flere, da det forlyder, at Regjeringen agter at støtte Bedriften ved en betydelig Premie. Dennes Beløb antages at ville blive £ 2 pr. Ton af de første 5 000 Tons Sukker, som produceres inden Kolonien før den 1ste Juli 1895, og videre £ 1 pr. Ton af de næste 5 000 Tons producerede

inden 1ste Juli 1896, og vil desuden formentlig alt til Bedriften hørende Maskineri tillades indført toldfrit. Naar hertil kommer, at Importtolden paa Sukker nylig er bleven forhøjet fra £ 3 til 6 pr. Ton, synes der fra det Offentliges Side at være gjort tilstrækkeligt for at sætte igang en Bedrift, for hvis Fremgang denne Kolonis Klima og Jordbund antages fortrinlig skikket.

Maaske turde der blive Adgang til at sælge hertil fra Sverige adskiligt for Hvidbedesukkerfabrikationen nødvendigt Materiel, ligesom ogsaa til Ansættelse for endel i denne Bedrift øvede Arbeidere og Ingeniører.

Bjergværksdrift. Udbyttet af Victorias Guldminer viser, efter flere Aars Tilbagegang, fra 1890 af igjen en jevn Fremgang. Der blev i 1893 udvundet Guld for ca. £ 2 666 000, hvilket er ca. £ 50 000 mere end i det foregaaende Aar. Fra 1851 til 1892 beregnes i Kolonien at være udvundet Guld til en samlet Værdi af £ 232 280 860.

Sølvmenerne i Broken Hill vedblive at give udmærket Udbytte, og tiltrods for de faldende Sølvpriser har Driften ved enkelte af dem lønnet sig brilliant.

Driften paa Stenkul, som i flere Aar har syntes ret lovende, uden at den dog tidligere havde nogen stor Betydning, har i det forløbne Aar gjort aldeles forbausende Fremskridt. Flere nye Miner ere blevne aabnede og Driften ved de gamle betydelig udvidet. Striker ved Nabokoloniernes Miner have bidraget meget til at give Driften inden Victoria forøget Fart. Efter at det ved nøjagtige Forsøg var blever konstateret, at Kullene fra flere af Koloniens Miner vare næsten jevn gode med, og tildels endog bedre end, Kul fra New South Wales, har den herværende Jernbanebestyrelse med en Hast, der af enkelte er bleven dadlet som stridende mod tidligere Aftaler med Kulimportører i Melbourne, reduceret sine Indkjøb fra Nabokolonierne og begyndt istedet at anvende Kul fra Koloniens egne Miner. Forbruget paa Jernbanerne androg i 1893 til 180 000 Tons, af hvilke de 97 200 vare producerede indenlands. Den nyaabnede Mine Korumburra ved den for noget over et Aar siden anlagte Jernbane gennem det sydlige Gippsland, leverede heraf 60 000 Tons, hvilket Kvantum antagelig vil blive betydelig forøget i de kommende Aar. Den Pris, som betales for Gippsland Kul leverede ved nærmeste Jernbanestation, var 11 sh. 6 d pr. Ton. Med Tillæg af Fragt til Melbourne blive de her leverede jevnt lige kostbare som Newcastle Kul, nemlig 14 sh. 5 d, hvorfor de endnu ikke have formaaet at fortrænge disse. Men Forbruget af Newcastle Kul er dog saa betydelig aftaget, at flere af de Dampskibe, som besørgede Transporten af samme, have maattet lægge op eller søge anden Sysselsættelse. Tilføje heraf er den tidligere Adgang til billig Dampskibsfragt herfra til New South Wales, navnlig af Landboprodukter, bleven betydelig indskrænket, og formenes det, at de norske og svenske Skibe, som herefter komme til at søge fra Melbourne til Newcastle eller Sydney for Udfragter, ville kunne gjøre Regning paa at erholde Last herfra af Korn og Mel til adskillig bedre Fragter end tidligere.

Skibsfarten og Fragtmarkedet. Til Kolonien Victorias Havne ankom i 1893 fra Havne udenfor Australien 319 Fartøier, drægtige 636 379 Reg.-Tons, mod 380 Fartøier, drægtige 712 844 Reg.-Tons, i 1892, hvilket atter var betydelig under, hvad Skibsfarten paa Kolonien havde andraget til i de nærmest foregaaende Aar. Af de i 1893 ankomne Fartøier vare 214 Dampskibe, drægtige 500 333 Tons og 105 Seilskibe, drægtige 136 046

Tons, hvilket er 16 Dampskibe og 45 Seilskibe mindre end i 1892. Seilskibenes Gjennemsnitsdrægtighed har i senere Aar været i jevnt Stigende og er fra 1 041 Tons i 1887 nu naaet op til 1 296, medens Dampskibenes, der i de foregaaende fem Aar holdt sig jevnt omkring 2 250 Tons, i det forløbne Aar naaede 2 338, hvilket væsentlig beror derpaa, at den franske Linie „Messageries Maritimes“ satte nogle meget store Dampskibe i Fart paa Australien.

Af de i 1893 til Koloniens Havne indklarerede Fartøier ankom

Fra	Seilskibe.		Dampskibe.	
	Ant.	Tons	Ant.	Tons.
Engelske og Skotske Havne	39	55 948	109	294 070
Norske og Svenske Havne	9	12 308	—	—
Bremen og Hamburg	4	4 668	26	54 863
Andre Europæiske Havne	1	755	12	34 370
Puget Sound	1	1 463	—	—
Andre Amerikanske Havne	24	35 542	—	—
Mauritius	5	2 158	1	519
Havne i Oceania, Asien og Afrika	22	23 204	66	116 513
	105	136 046	214	500 333

Det var ei at vente andet, end at de forenede Rigers Skibsfart paa dette Distrikt under de uheldige Konjunkturer for Trælastimporten i Forbindelse med lave Hidfragter skulde i nogen Mon indskrænkes, men at den, saaledes som skeet, skulde svinde ind til næsten intet, maa i høi Grad beklages; thi naar alt tages i Betragtning, tør det Australiske Fragtmarked i det forløbne Aar, skjøndt det naturligvis har lidt under den almindelige Nedgang paa Verdensmarkedet, dog have frembudt de relativt bedste Chancer. Man kan vistnok ikke undre sig over, at vore Redere nødigt vilde akceptere saadanne Hidfragter som de, der iaar tilbødes, nemlig kun £ 2, eller endog lavere, pr. Standard for Trælast fra norsk eller svensk Havn, i hvilken Fart for nogle Aar siden var naaet lige op til £ 7; men naar Udsigterne til Fragt herfra iaar stillede sig saavidt gode, at engelske og tyske Redere fandt sin Fordel ved at lade sine Fartøier laste for Australien i Norske og Svenske Havne til ovenangivne lave Fragter, eller endog enkeltvis lade dem seile hidud fra Europa i Ballast, turde det alligevel været i vore Rederes velforstaaede Interesse at sikre sig de faa Trælastfragter hertil, som var at erholde, istedetfor at overlade dem til vore ndenlandske Konkurrenter. Der var iaar saa mange Faktorer, som tydede paa at Høstfragterne herfra maatte blive forholdsvis gode, at man, tiltrods for det i Almindelighed for et Konsulat betænkelige ved at tilraade visse Spekulationer, fandt at burde under 3die Juni ved speciel Rapport hendrage Redernes Opmærksomhed paa de herhenhørende Forhold. Det viste sig ogsaa, at man ikke havde taget Feil ved Bedømmelsen af Udsidterne paa vort Fragtmarked, men det givne Raad blev kun fulgt af nogle ganske faa. Hvedefragterne herfra til Europa gik op fra 20 sh. pr. Ton d. w. ved Aarets Begyndelse til henimod 30 sh. og Gjennemsnitsfragten for de i denne Sæson til saadan Fart optagne Fartøier andrager til 27 sh. 6 d pr. Ton d. w., hvilket for de store Skibe, maa antages at give et godt Resultat; fra 37 sh. 6 d til 42 sh. 6 d pr. Reg.-Ton har været noteret for Uld og Stykgods til England eller til Østkysten af de Forenede Stater.

Tvende mindre norske Fartøier paa respektive 385 og 268 Reg.-Tons, som i Slutningen af Aaret ankom hertil, erholdt £ 875 og £ 675 en rouge for Last af Talg, det første til Cadiz f. O., det andet til Falmouth f. O., begge med fri Stuvning, hvilket er langt høiere Fragter, end der betales i det forrige Aar.

Hidfragterne vare derimod gennemgaaende yderst lave. For Trælast fra de forenede Riger betales som oven nævnt kun ca. 40 sh. pr. Standard; de Ladninger, som ankom, bragtes samtlige paa fremmed Kjøb.

Af Trælastfragter fra Puget Sound var der kun faa i Markedet, og de vare meget lave, nemlig kun 35 sh. eller lidt derover pr. 1 000 sup feet til Melbourne, og forholdsvis til Havne i New South Wales og South Australia; men da samtidig Kulfragterne fra Newcastle, N. S. W. til Honolulu og Nordamerikas Vestkyst vare ret gode, antages Farten at have baaret sig for de Fartøier, som holdt sig stadig til samme. Overhovedet tør det specielt anbefales, at i denne Fart ei gjøre enkelt Reise alene, men heller lægge Fartøiet ind i den for længere Tid.

Sukkerfragterne fra Mauritius have som vanligt varieret betydelig. Med faa Ugers Mellemløb sluttedes hertil trende Skibe til respektive 14 sh., 16 sh. og 20 sh. Der antages at være lønnende Sysselsættelse at finde for etpar gode Smaaskibe paa 250 til 500 Tons i stadig Fart med Sukker fra Mauritius til Australien, Mel herfra til Sydafrika og Ballast derfra tilbage til Mauritius; men ogsaa for denne Fart gjælder det, at en Hovedbetingelse for, at den skal lønne sig, er, at Fartøiet lægges ind i den for nogle Aar og ei for enkelt Tur alene; endvidere bør vedkommende Fører have fuld Dispositionsret over Fartøiet, thi derved undgaaes den kostbare Telegrafering om disse forholdsvis smaa Fragtbeløb, paa samme Tid som endel Mæglerkurtage kan indspares og ei sjelden bedre Certepartibetingelser opnaaes. Ofte kan fuld Last af Gjødningstoffer faaes fra Melbourne til Mauritius, og i Nødsfald er altid Kulfragt fra Newcastle, N.S.W., at erholde.

Sukkerfragterne fra Java holdt sig omtrent som i det foregaaende Aar, og beskæftigede nogle meget store Dampskibe i denne Fart. Troligvis vilde her kunne findes et godt Feldt for nogle af vore store tidsmæssige Lastedampskibe, kanske helst i Maanedsfart.

I Trælastfragten mellem New Zealand og Australiens Fastland vilde der, som ved tidligere Leilighed paapeget, være Anvendelse for nogle mindre Træseilskibe, der ere gode Trælastdragere, men ikke behøve at have nogen høi Klasse. Enkeltvis kunde de anvendes af en Drægtighed paa 600 à 700 Tons, men Fartøier paa kun 200 à 350 Tons ville være mere sikre paa at finde stadig Sysselsættelse. Fragterne have endnu kun undertagelsesvis gaaet lavere end 3 sh. pr. 100 sup feet = ca. 59 sh. pr. Petersb. Standard, hvilket forment at være ganske lønnende, da australske Smaafartøier paa under 100 Reg.-Tons vedblivende kunne seile frem og tilbage med saadan Fragt. Ogsaa her gjælder det, at vedkommende Fører maatte være fuldstændig ubunden af Rederiet i sin Disposition over Fartøiet.

Med Hensyn til Udsigterne for en direkte Seil- eller Dampskibslinie mellem vore Lande og denne Koloni har Konsulatet i en særskilt Rapport af den 18 August sidstleden paapeget, at der, bortset fra Artiklerne Trælast, huggen Sten, Skifersten, Rujern og Cement, i 1891 indførtes til denne Koloni hele 69 129 Tons, til Værdi ca. £ 1 033 500, af saadanne

Varer, som godt kunde leveres fra de forenede Riger, og som for en større Del maatte antages at ville blive leverede derifra, om man havde en direkte Linie; og endvidere at de forenede Riger importerede Masser af de Varer, som udgjøre de vigtigste Exportartikler fra denne Koloni, uden at der dog, vistnok fornemmelig paa Grund af manglende Fragtleilighed, hidindtil har foregaaet noget næneværdigt Salg herfra til vore Lande. De iaar indledede Forbindelser og Prøvesendinger begge Veie ville formentlig lede til en noget større direkte Handel samt lægge for Dagen, hvilken overveiende Betydning en direkte Linie vilde have for den videre Udvikling af saadan Handel.

Efterretningen om at et norsk Hvalfangerskib, „Antarctic“,*) er paa Veien hertil for at drive Fangst i Farvandet søndenom Australien har vakt stor Interesse, og turde det ansees som sikkert, at om dette Fartøi skulde komme ind med rig Fangst, vilde her snart blive dannet et eller flere Aktieselskaber for Hvalfangst; i saa Fald vilde der formentlig tilbyde sig en Anledning, som vore Rederier itide burde være opmærksomme paa, til fordelagtigt Salg af endel for denne Bedrift passende Fartøier. „Antarctic“ er et Dampskib paa 227 Reg.-Tons, udrustet til Fangst blandt Ismasserne, og forsynet med alt nødvendigt til at udkoge Tranen ombord. Man turde dog udtale den Formening, at der ogsaa lige ved Australiens Kyster synes at være et stort Feldt for Hvalfangst drevet paa samme Maade, som det gjøres i Norsk Finmarken og i Christianiafjorden, nemlig med ganske smaa Dampskibe, der bugserer Hvalen ind til Faktorerne. Gjennem flere Aar har man søgt at indhente Oplysning om Hvalernes Forekomst fra Sø-mænd, der befare Australiens Kyster, og derigjennem har man faaet det Indtryk, at de australiske Arter saavel med Hensyn til Størrelse og Værdi som til talrig Forekomst kunne maale sig med dem, der findes paa de ovennævnte norske Fangstfelter. Det antages at man i Victoria vil støtte Hvalfangsten ved den samme Triked for Told og Havneafgifter, der gives i Tasmania, dog er dette ei endnu definitivt fastslaaet. Ligeledes har der været megen Tale om at opmuntre Bedriften ved en Statspremie, men da dette har stødt paa Modstand, angivelig især fra herværende Importører af Hvaltran fra New Zealand og Amerika, synes det meget tvivlsomt, om nogen Premie overhovedet vil blive udlovet, og ialfald er det endnu ganske uvist, hvilke Vilkaar eventuelt ville blive opstillede for dens Erholdelse.

Havneforhold. Arbeiderne paa den tidligere Aarsberetning nævnte nye Dok i West Melbourne ere endnu ikke fuldførte, men den er dog delvis taget i Brug. Kun et norsk Fartøi har endnu ladet eller losset i samme. Opførelsen af Pakhuse langs de nye rummelige Kaier rundt Dokken er foreløbig indstillet, da de Oplagsrum, som man allerede har, er fuldt tilstrækkelige for Behovet, indtil bedre Tider bringe Opsving i Skibsfarten.

Muddringen i Yarrafloden og Hobsons Bay fortsættes, dog har den gennem Aaret 1893 ikke været drevet med fuldt saa stor Kraft som tidligere, da Havnevæsenet paa Grund af Skibsfartens mindre Omfang ei har kunnet disponere lige store Midler som tidligere.

Den 20 December aabnedes høitidelig den nye Indseiling til Geelong, og denne Havn, som før kun var tilgængelig for smaa og middelstore Skibe, kan nu befares af de allerstørste. Gjennem den store Sand-

*) „Antarctic“ ankom til Melbourne den 24de Februar med en Fangst af 1600 Sæl, tagne ved Kerguelen Island, og vil snarest mulig afseile for at forsøge Hvalfangst i Farvandet mellem Tasmania og New Zealand samt længere Syd.

banke, som spærrede Indløbet til Corio Bay, er nemlig muddret en Kanal, 12 290 Fod lang, 132 Fod bred og $22\frac{1}{2}$ Fod dyb ved Lavvand. Arbeidet hermed har taget 12 Aar og kostet £ 85 000.

Lodspengene ere fremdeles de i forrige Aarsberetning angivne, hvilke maa betegnes som urimeligt høie. Dette turde være en af Grundene til, at Fartøier, som komme fragtsøgende til Australien yderst sjelden søge ind til Port Phillip Bay, men foretrække at gaa til Sydney eller Adelaide. Portland i Victoria vilde være en ret god Ordreplads, om der ei var $2\frac{1}{2}$ d pr. Ton at erlægge i Lodspenge for Anløb dersteds, uagtet Farvandet er saa enkelt, at Assistance af nogen Lods neppe paakræves. Portlands Havn er vistnok kun middelmadig, da den er noget aaben, dog anløbes Stedet stadig af saavel store som smaa Skibe; bl. A. har det norske Dampskib „H. W. Jarlsberg“, drægtig 1 958 Reg.-Tons, dersteds indtaget Last. Ind- og Udseilingen er let med næsten hvilkensomhelst Vind, og Stedet har Telegraf- og Jernbaneforbindelse med Melbourne. Paa Østsiden af Wilsons Promontory, og ganske nær den sammesteds oprettede Semaforstation, findes en liden, men god, naturlig Havn, Sealers Cove, der i tidligere Dage oftere besøgte af Hvalfangere, men i senere Aar har været godtsom glemt. Anløb hersteds er ei forbundet med nogensomhelst Udgift, hvorfor det maaske turde være at anbefale i visse Fald at benytte dette Sted som Ordreplads.

Trælastermarkedet var i 1893 endnu flauere end i det foregaaende Aar. Byggevirksomhedeu i Melbourne reduceredes til saagodtsom intet, og uagtet Efterspørgselen fra det Indre af Landet, særlig henimod Aarets Slutning, tiltog noget, maa man gaa tilbage omkring tyve Aar i Koloniens Historie for at træffe et Aar, da Forbruget af Trælaster var mindre end i 1893. Importen af flere Træsorter ophørte aldeles, og af samtlige andre indskrænkedes den betydelig; som Følge heraf ere Beholdningerne stadig reducerede, hvilket giver Grund til Haab om noget bedre Priser i det kommende Aar, ligesom ogsaa en noget større Import antagelig snart igjen vil vise sig fornøden. Totalforbruget har været jevnt aftagende fra ca. 142 000 000 super feet i Saisonen 1888—89 til ca. 51 000 000 super feet i 1892—93, men desuagtet reduceredes paa Grund af indskrænket Import Beholdningerne i sidstnævnte Saison med over 21 000 000 super feet, og udgjorde pr. 30 Juni 1893 ei over 62 000 000 super feet, der senerehen atter er betydelig aftaget.

Af Baltic and Scotch flooring og Weatherboards importeredes kun 9 813 Standard mod resp. 11 480, 17 727 og 28 673 i de nærmest foregaaende tre Aar. Forbruget, der tidligere dreiede sig om noget over 19 000 Std., faldt til ca. 11 000. Priserne have dreiet sig om, pr. 100 feet lineal:

	Furu	Gran
for Floorings . . . $6'' \times 1\frac{1}{8}''$	ca. 7 sh. 9 d	6 sh. 6 d à 6 sh. 9 d
— . . . $6'' \times \frac{7}{8}''$	- 6 - 0 d	5 - 3 -
— . . . $6'' \times \frac{3}{4}''$	- 5 - 0 d	4 - 6 -
— . . . $6'' \times \frac{1}{2}''$	- 4 - 0 d	3 - 8 -
for Weatherboards . 4 out	5 sh. 0 d à 5 sh. 3 d	4 - 6 -

Beholdningen af disse Træsorter var pr. 1ste Juli 1893 noget over 22 164 000 sup. feet mod ca. 32 000 000 ved samme Tidspunkt af det

foregaaende Aar og antages ved Aarets Udgang at have andraget til ca. 18 000 000 sup. feet.

Af Furuplanker og Battens importeredes kun 2 782 Std., hvilke ikke er synderligt mere end end en Fjerdedel af hvad Forbruget i de nærmest foregaaende ti Aar gennemsnitlig gik op til. Beholdningerne reduceredes betydelig og antages ved Aarest Udgang kun at have været ca. 5 000 Std.

Priserne angives at have været, beregnede pr. engelsk Fod 3" $\times$ 9":

	Mixed.	Tertia.	Qvarta.
for 11"	5 $\frac{1}{2}$ d à 6 d	ca. 4 $\frac{3}{4}$ d	4 d
- 9"	4 $\frac{3}{4}$ d à 5 d	4 d à 4 $\frac{1}{2}$ d	3 d à 4 d
- 7" og 8" . .	4 d à 4 $\frac{1}{2}$ d	4 d	3 d à 3 $\frac{1}{2}$ d

Importen af Oregon reduceredes til en ganske liden Brøkdel af hvad den var i de foregaaende Aar. Der ankom nemlig i 1893 kun 1 170 760 sup feet mod 12 489 000 i 1892, 20 272 000 i 1891 og over 35 000 000 i 1890. I Aarets elleve sidste Maaneder importeredes slet intet af denne Slags Last. Priserne angives at have været noget bedre end i det foregaaende Aar, nemlig fra £ 4—10—0 til £ 5—5—0.

Ogsaa af andre amerikanske Træsorter svandt Importen ind til en ren Ubetydelighed imod, hvad den tidligere har været, og Priserne holdt sig gennemgaaende lave, saaledes som fremgaar af nedenstaaende tabelariske Oversigt.

1893.	Import i sup feet.	Pris pr. 1 000 sup feet.
California Redwood	270 948	£ 7—5—0 à £ 7—10—0
Ceiling tongued & grooved .	17 245	- 8—0—0 à - 8—10—0
Sugar Pine	238 057	- 11—0—0 à - 12—10—0
Clear Pine	—	- 15—0—0 à - 17—10—0
Shelving	42 380	- 11—0—0 .

Af Kauri Pine fra New Zealand importeredes kun 2 653 391 sup feet, mod 5 201 473 i det foregaaende Aar. Priserne have paa Grund af den indskrænkede Tilførsel kunnet holdes noget høiere, og senest har været betalt 14 à 16 sh. pr. 100 sup feet for prima Kauri Bord.

Importen af White Pine og Red Pine fra New Zealand, der for nogle Aar siden var helt liden, tiltog ei ubetydeligt og skal have andraget til over 2 500 000 sup feet. Førstnævnte Træsart benyttes mest til Kasser for Export af Smør, og udskibes især fra Havnen Greymouth.

I en tidligere Aarsberetning er gjort opmærksom paa Muligheden af en betydelig Export fra Australien af Træblokke til Brolægning. Iaar har Prøvesendinger af saadanne Blokke fundet Sted fra Hobart til London, og skal i disse Dage den første Bestilling være indløbet, rigtignok kun en ganske liden. Men skulde denne første Sending lykkes, er der al Sandsynlighed for, at der vil springe op en stor Industri, der vil have Betydning ogsaa for de forende Riger; den vil nemlig i høi Grad vanskeliggjøre Salg af lignende Trævirke fra vore Skove, men paa den anden Side vil der aatnes ny Anledning til Returfragt for vore hertil kommende Skibe.

I Tasmania findes Marked, ihvorvel ei noget stort, for Kassebord fra Norge eller Sverige; endel saadanne have været importerede fra Sundswall.

Fisk. Det i forrige Aar indførte Toldpaalæg af 5 sh. pr. Cwt. for saltet Fisk har i nogen Mon hindret Afsætningen, dog antages af saadan Vare fra de forenede Riger at være solgt mindst lige stort Kvantum som i det foregaaende Aar. For Sild i Halvtønder betaltes fra 15 til 24 sh. efter Kvalitet. Klipfisk af Længer, der her synes at foretrækkes for Klipfisk af Torsk, solgtes til $3\frac{1}{2}$ a 4 d pr. lb. for prima Vare, og ned til $2\frac{1}{2}$ d for simplere. „Boneles cod“ og „Boneless ling“, mest af amerikansk Tilvirkning, betingede fra 4 til 5 d pr. lb.; lignende Vare fra Norge kunde antagelig omsættes i større Udstrækning; thi de smaa Mængder, som i 1892 hidførtes fra Aalesund, solgtes med Lethed til 5 d; i disse Dage er et mindre Parti ankommet fra Christiansund. Ansjos af flere saavel norske som svenske Mærker vinder Favør, og synes Importen aarlig at tiltage noget.

Afsætningen af de finere hermetiske Varer, der nærmest maa regnes for Luxusartikler, faldt vanskelig paa Grund af de trange Tider, og fordi der næsten stedse var rigelig Tilgang paa fersk Fisk til billige Priser.

Der er i senere Aar truffet adskillige Foranstaltninger for at ophjælpe Koloniens Fiskerier; og for Melbournes bedre Forsyning med fersk Fisk mangler nu kun én væsentlig Faktor, nemlig Adgang til billig Is; hidindtil har saadan ikke, undtagen i meget stort Parti, kunnet erholdes under 30 sh. pr. Ton.

Af Fiskelim ankom et mindre Parti fra Norge.

En ny Vare, som maaske kunde finde Afsætning saavel her som andre Steder, hvorfra Handel drives paa Sydhavssøerne, er Tænder af Delfiner. Hundetænder, der tidligere paa flere af Øerne vare meget eftersøgte til Prydelser, skulle nemlig være paa Vei til at gaa af Mode og vige Pladsen for Tænder af forskellige smaa Hvalarter. Springtænder foretrækkes og opgives at kunne betinge 3 à 4 Kroner pr. 100 Stykker, hvorfor det maaske paa sine Steder turde vise sig lønnende at jage disse Dyr væsentlig for Tændernes Skyld.

Papir, Pap, Tapeter. Importen af disse Varer fra de forenede Riger synes nu paa god Vei at udvikle sig til, hvad den bør blive. I Aarets Løb ere flere Forbindelser indledede, Prøver udvexlede og Prøveordres indsendte samt nogle Partier allerede dels ankomne, dels underveis. Med det sidste tyske Dampskib ankom ca. 250 Collies Papir, hvoraf en større Del fra Norge og Sverige. Det vil antagelig især være Trykpapir, som finder Marked her, men ogsaa forskellige Slags Omslagspapirer, Filtrepapirer, Træpap og maaske Tapeter. De større Dagblade, hvilke konsumere Trykpapir i betydelige Mængder, opstille meget strenge Vilkaar for Leverancerne, men vore Fabrikanter synes at have indseet Nødvendigheden af at finde sig heri, om man vil have Ordres fra disse Kunder. Trykpapir indgaar toldfrit, medens Omslagspapir — til Fordel for en enkelt, mindre betydelig Fabrik — er belagt med den høie Told af £ 6 pr. Ton.

Kridt, Cement, Mursten. Af svensk Kridt ankom i 1803 intet, prima engelsk Kridt solgtes gennem hele Aaret til saa lave Priser, at Konkurrence fra Sverige gjordes umulig, nemlig £ 2. 7. 6 à £ 2. 12. 6 pr. Ton her leveret. Norsk eller svensk Mursten vil ei kunne sælges her, uden naar den bringes hid til Ballastfragt, og naar Prisen her samtidig staaar høit, hvilket den neppe vil komme til at gjøre i de næste Par Aar. Cement burde derimod i betydelig Mængde kunne sælges hertil fra Sverige.

Importen af denne Vare andróg i det forløbne Aar kun til 73 450 Fade, mod 171 005 Fade i 1892, der atter var betydelig mindre end i de foregaaende Aar. Beholdningerne ere ei store, og de nu forestaaende betydelige Kloakbygninger antages at ville fornødigge en forøget Import. Der synes ei at være synderlig Grund til at frygte Konkurrencen fra indenlandske Cementfabriker, thi disse Anlæg have hidindtil kun havt liden Fremgang; og heller ikke den for etpar Aar siden paa Maria Island i Tasmania anlagte Fabrik har endnu kunnet faa sit Produkt introduceret paa Melbournemarkedet. Sidstnævnte Fabrik vil dog maaske overtage den større Del af Tasmanias Forsyning med Cement; den fik iaar helt nyt Maskineri indført fra England. En Mængde Mærker sælges her, uden at noget synes at nyde synderligt Fortrin, og vil enhver god Vare let kunne indarbeides. Tolden er 1 sh. pr. Cwt., og dreiede Priserne sig om 11 sh. 6 d og 12 sh. 6 d pr. Fad, fortoldet.

Af Granit importeres ei lidet, og antager man, at for norsk eller svensk Vare vilde kunne opnaaes 3 sh. pr. engelsk Kubikfod, eller maaske lidt høiere, her leveret. De heldigste Dimensioner turde være $5' \times 2\frac{1}{2}' \times \frac{1}{2}'$ eller $3' \times 1' \times 1'$, engelsk Maal, raat tilhugget for videre Bearbejdelse eller Polering her. Granit af enhver Farve er sælgbar, naar den bare er vakker. En Sending Prøver er i disse Dage ankommet hertil fra Norge. Ogsaa Marmor og maaske andre Stenarter fra de forenede Riger turde kunne finde Marked her.

Importen af Skifersten, der i 1892 var usædvanlig liden, nemlig kun 1 607 000 Stykker, svandt i 1893 ind til en ren Ubetydelighed, 219 000 Stykker, men her er nu godtsom ingen Beholdning af Varen.

Jern og Jernvarer. Priserne for denne Slags Varer have gjennemgaaende holdt sig yderst lave. Et hertil ankommet lidet Parti svensk Borstaal sælges kun langsomt. Der er i Aarets Løb indsendt Ordre for et Par Tons svensk Fjæderstaal, som nu er underveis, og antages dette at ville lede til betydeligere Ordres. Der er ogsaa andre svenske Jern- og Staalvarer, som antages at kunne indarbeides, navnlig Staaltraadstouge og visse Sorter Stangjern, men de Par svenske Fabriker, til hvilke man har henvendt sig, synes ei videre interesserede for at vinde Marked her. Af Gjørdestraad No. 8 og 10 solgtes som vanlig betydelige Mønder, men Priserne vare meget lave, nemlig kun £ 7. 15. 0 til £ 8. 2. 6 pr. Ton. Galvaniseret „corrugated“ Jern betingede ca. £ 17 pr. Ton her leveret, og Pigtraad £ 17. 0. 0 à £ 17. 10. 0.

Saavidt vides er endnu ingen Import af svensk Støbejern forsøgt, uagtet dette, med lav Fragt, antagelig vilde lønne sig. Engelsk „Pig iron“ af forskjellige Nummer og Mærker har her været noteret £ 3—5—0 à £ 3—7—6 pr. Ton, og „Hematite“ £ 4—0—0 à £ 4—10—0.

Saa vel norsk som svensk Hesteskosøm vinder mere og mere Favør, men kan kun sælges ved ihærdigt Arbeide af vedkommende Agenter, og mest kun i ganske smaa Partier til Detaillister og Forbrugere.

Endel svensk Knivsmedarbeide kommer hertil via Sydney.

Fyrstikker. Uagtet Voxfyrstikker bære en Told af 1 sh. pr. Gros, medens Sikkerhedsfyrstikker indgaa toldfrit, sælges fremdeles betydelige Mængder af førstnævnte. Almindelige Svovlstikker, der tidligere fandt et stort Marked her, kunne derimod nu betragtes som aldeles fortrængte. Priserne for norske og svenske Sikkerhedsfyrstikker have været meget lave,

særlig i den sidste Halvdel af Aaret, og for Nærværende kunde vist ei Ordres herfra erholdes til høiere Pris end 13 d à 14 d pr. Gros f. o. b. London eller Hamburg.

Det er i senere Tid bleven vanligt, at Avertissementer anbringes paa Fyrstikæskerne, og ved den herfor ydede Betaling sættes jo Fabrikanten istand til at levere Varen noget billigere, men turde det antagelig være at anbefale, at ialfald Æskens ene Side stedse reserveres for Fabrikmærke og Stempel, da det ellers bliver altfor let at passere udenlandsk Fabrikat som norsk eller svensk.

Af kondenseret Melk importeres fremdeles ca. 1 000 000 lbs. aarlig; endel af dette Kvantum kommer fra Fabriken „Anglo Scandinavian“ ved Hamar, hvis Produkt betinger samme Pris som bedste schweitziske Mærker, iaar ca. 7 sh. 4 $\frac{1}{2}$ d pr. Dusin Boxer fortoldet.

De Laval's Separatorer foretrækkes i Meierierne hertilands fremfor alle andre, og skal til Dato over 900 saadanne være solgte i Victoria. Smørfarve og Osteløbe fra Malmø har ogsaa et jevnt Marked saavel her som i Tasmania.

Af Glasvarer importeredes nogle Ubetydeligheder fra Sverige. Der synes at være Mulighed for større Omsætning af denne Slags Varer, men de ere vanskelige at indarbeide.

Dynamit og andre Sprængstoffer fra de forenede Riger, hvoraf endel angivelig sælges i Sydney, burde ogsaa kunne finde Marked her. Af saadanne Varer importeredes i 1893:

405 650 lbs. Minerkrudt	til Værdi £	8 038
148 246 - Jagtkrudt	- — -	10 330
474 250 - Dynamit, Gelatine	- — -	34 599
43 560 - Do. anden	- — -	2 590
71 000 - andre Sprængstoffer	- — -	5 555.

Af Kemikalier sælges hertil intet fra de forenede Riger, men formenes der at være Mulighed for Afsætning af Alun, Soda, Jod og Oxalsyre. Af Malervarer kunde maaske sælges Zinkhvidt, Blyhvidt og Kjørnørg.

Af norsk Tjære ankom et Parti i ganske smaa Blikboxer, men angives Varen i saadan Emballage at stille sig noget for kostbar. Det turde være hensigtsmæssigst at benytte større firkantede Blikboxer paa 5 à 10 Gallons, maaske helst pakkede to tilsammen i en Trækasse, saaledes som den vanlige Fremgangsmaade er, naar Petroleum sendes hertil fra Amerika. At hidsende Tjære i Trætønder, hvilket tidligere har været forsøgt, er forbundet med for stor Resiko, da Varen under den lange Trnsport og i de hede Klimater let vil lække ud. Furubeg noteres 35 sh. pr. barrel.

Karve burde kunne importeres hertil fra de forenede Riger. Prisen hersteds for denne Vare har været op til 3 $\frac{1}{4}$ d pr. lb., medens den i Norge angivelig er omkring 2 d og i Sverige under 2 $\frac{1}{2}$ d pr. lb. Varen er toldfri. Forbruget hersteds er ikke ganske ubetydeligt.

Prøver af Handsker, som for et Par Aar siden modtoges dels fra Norge, dels fra Sverige, faldt ikke ganske i Smagen og vare maaske ikke billige nok, men her gives et betydeligt Marked for denne Artikel. I 1892 importeredes til Victoria Handsker for £ 105 669 og i 1893 for £ 68 948.

Prøver af svensk Hvede til Udsæd forsøgtes i det forrige Aar, og gav paa enkelte Steder meget tilfredsstillende Resultat, medens man paa andre fandt sig skuffet.

De Firmaer, som tidligere have befattet sig med Salg hersteds af Punch, Aquavit og Øl fra de forenede Riger, have nu opgivet denne Forretning som altfor lidet lønnende; dog turde der vel være Mulighed for, at andre Agenter, hvis Tid er mindre kostbar, kunde finde det regningsvarende at optage Forretningen.

Svenske Stearinlys kunde maaske finde Marked her. Der importeredes i 1893 til Victoria 787 000 lbs. Lys. Tolden er 2 d pr. lb. og Varen betinger nu $7\frac{1}{2}$ d pr. lb. fortoldet.

De Exportartikler herfra, som kunne faa størst Betydning for de forenede Riger, antages at være Hvede, Hvedemel og Uld.

Da Kolonien Victoria formaar i England at optage Konkurrancen med de andre hvedeproducerende Lande, indsees ingen Grund, hvorfor det samme ei skulde være muligt ogsaa i de forenede Riger. Man interesserer sig paa denne Side i høj Grad for at finde nye Markeder og er villig til adskillig Opofrelse for at bringe Forretning istand. Dersom ogsaa Importører i de forenede Riger nærede Interesse for Sagen, vilde Forbindelser snart være knyttede. Prøver ere herfra blevne indsendte og alle forberedende Skridt gjorte. Det samme gjælder Artiklen Uld.

En anden meget betydelig Artikkel, som med Fordel kunde kjøbes herfra, er Talg. Exporten deraf fra Victoria tiltager hurtig. Priserne have iaar, som vanlig, fluktueret meget, men i det hele holdt sig lave. Der noteres nu for Prime Beef £ 22, Prime Mutton £ 22, Middling £ 20, Inferior £ 17 à 19, alt pr. Ton.

Læder og Skind exporteres ogsaa i stigende Mængde. Tidligere skal Tilberedningen hertillands oftere have været mangelfuld, men dette har man i senere Tid rettet paa. Garverbark af forskellige Acaciaarter gjælder nu fra £ 4 til 6 pr. Ton i Bundter, og op til £ 8 formalet.

Vin og Druebrændevin. Koloniens Vine vinde Favør i England og antages ogsaa at kunne finde Marked hos os, naar de først blive kjendte. Produktionen af Druebrændevin tiltager hurtig, og antages at ville naa en betydelig Høide, da Vinene hertillands, som foran nævnt, i Almindelighed ere meget rige paa Alkohol.

Dersom de forenede Rigers Import af de foran nævnte og muligens ogsaa andre australiske Artikler voxer op til nogen større Betydning, maatte dette antagelig blive til Gavn for vor Export derved, at endel af den Kurtage, som nu betales for Remisser mellem Landene, vilde kunne indspares. Hidindtil have vi jo godtsom ingen Import havt fra Australien, hvorfor Fakturabeløbene for vor Trælast og de faa andre Artikler, som vi have exporteret hertil, have maattet dækkes med Vexler paa Europæisk Bankplads, og Kursen for saadanne har i Almindelighed holdt sig meget høj. Kom derimod Varer til at gaa begge Veie, vilde Betalingen delvis kunne formidles ved Banker inden de forenede Riger, og kun Balancen gaa gennem fremmed Bank.

Naar bortsees fra Trælastbranchen, synes Forretningsverdenen i de forenede Riger lidet interesseret for det australiske Marked. Man har hersteds havt Anledning til at sammenligne en Række Breve fra Kjøbmænd i

Amerikas Forenede Stater med lignende fra norske og svenske Firmaer, og har man fundet en paafaldende Forskjel. Medens Amerikanerne, naar der er Tale om at knytte en ny Forbindelse eller introducere en ny Vare, straks i de første Breve give fuldt udtømmende Besked om alt, som deres Korrespondent her i Landet behøver at vide, og oftest tillige forsyner ham med en god privat Telegrafcode, saaledes at senerehen betydelige Forretninger kunne afgjøres ved et kort Brev eller endog et enkelt telegraferet Ord, samt derhos uden Ophold besvare alle Breve, vise vore Landsmænd desværre stor Efterladenhed i sin Korrespondance baade ved at meddele altfor knaphændige Oplysninger og ofte tillige ved at i længere Tid opsætte Besvarelsen af vigtige Breve; i intet eneste Tilfælde vides nogen privat Telegraphcode at være sendt hertil fra Norge eller Sverige. Saa lang Tid som Vexling af Brev tager, og saa kostbar som vanlig Telegrafkorrespondance er, synes det dog at ligge nær, at man bør sørge for en hensigtsmæssig Telegrafcode, og kunne vi i denne Henseende vistnok have meget at lære af Amerikanerne. Ligesaa burde vi efterligne disse i at sende større og rigeligere Prøver, thi vidtdreven Sparsomhed i dette Stykke gjør et mindre godt Indtryk og lønner sig neppe.

Fra Sverige har Konsulatet i Aarets Løb modtaget trede Bøger, nemlig „Export of Sweden“, udgivet af Herrerne Reinh Hörnell og William Köersner, „Catalogue of Swedish Exports“ af Herr Wilhelm Tesch og „Swedish Catalogue. Worlds Columbian Exposition 1893. Part II“, af Dr. S. A. Löfström. Disse fortrinlige Værker ere af den største Nytte under Arbeidet for at skaffe svenske Produkter nye eller udvidede Markeder, idet de give en klar Oversigt over Landets Produktion og dennes Vilkaar, samt over Exportartiklernes Kvalitet, Pris og Afsætningsforhold, og vilde det være særdeles ønskeligt, om lignende Haandbøger snarest muligt bleve udarbejdede ogsaa for Norge.

Told. For at dække Underbalance i Budgettet, paalagdes i Juli Maaned en saakaldet „primage duty“, der ved Siden af den ordinære Told skulde erlægges med 3 % af Værdien af alle Varer, der tidligere ei svarede høiere Told end 25 % af Værdien. I August Maaned blev først bestemt, at denne Afgift kun skulde ramme Varer, som tidligere indgik toldfrit, og etpar Uger senere, at den skulde reduceres til 1 %, men ramme alle importerede Varer.

Ogsaa i Tasmania blev noget senere en lignende „primage duty“ indført, og dens Beløb fastsat til $3\frac{3}{4}$ % af Værdien af alle importerede Varer med Undtagelse alene af dem, som svare en Værditold af kun 5 % (minimums).

Det er dog Meningen, at saavel i Victoria som i Tasmania denne „primage duty“ kun maa betragtes som en midlertidig Foranstaltning, og at den atter skal ophæves, saasnart Statskassens Tilstand tillader det. For Tasmanias Vedkommende foreligger Forslag om Ophævelse allerede i den indeværende Budgettermin.

Tilhængerne af en stærkt protektionistisk Toldpolitik have endnu Flerthal saavel i Nationalforsamlingen som i Folket, men Troen paa deres Dogmer er rokket, og Modpartiet vinder stadig Terrain. Det er især Landbefolkningen, som følger, at de faa bære den fulde Vægt af Toldbeskyttelsen, idet alt, hvad de tiltrænge, gennem Tolden fordyres, medens den ikke hjælper dem til at faa en penny mere for sine Produkter, idet Priserne paa f. Ex. Uld og Hvede endog i det lokale Marked helt og holdent afhænger af Priserne i Europa. Men endog i Arbeidernes Forsamlinger udtales nu

frygtløst, skjøndt stedse under skarp Modsigelse, at Toldbeskyttelsen kun gavner nogle faa, medens den for Arbeidsmanden snarere er til Skade end til Fordel. Hensees til Erfaring fra denne Koloni, vil man ogsaa finde, at i 16 forskjellige Industrigrene, som have nydt Toldbeskyttelse, var Antallet af beskjæftigede Arbeidere en Sjettedel mindre i 1890 end i 1893, og det tiltrods for, at i samme Tidsrum Toldsatserne vare blevne forhøiede med 20 % og tillige Landets Befolkning steget med 20 %. Siden 1890 er Antallet af Arbeidere yderligere reduceret i samtlige beskyttede Industrigrene, uagtet Toldsatserne for de fleste af dem ere blevne end yderligere forhøiede; samtidig er Arbeidslønnen gaaet ned.

Man er i den Grad bleven vænnet til at vente Statshjælp til alle industrielle Foretag, at neppe noget eneste saadant, stort eller lidet, her sættes i Gang, uden at man søger at erholde, og grunder sine Beregninger paa, Toldbeskyttelse eller Statspremie. Som et Exempel paa, til hvilke Urimeligheder man i den Retning kan gaa, anføres, at det herværende Gaskompagni, der stadig giver 12 % Dividende, iaar har ansøgt om, at der maatte blive lagt en klækkelig Told paa Petroleum. Samtidig agitere Kulgrubeierne inden Victoria paa Indførselstold paa Stenkul.

Udsigterne for Emigranter ere i senere Tider stadig blevne mindre og mindre gode og det til saadan Grad, at man har seet sig nødt til saavel i de sidste to Aarsberetninger som ved en speciel Rapport at advare mod Indvandring hertil. Undtagelse gjordes dog dengang for enkelte Klassers Vedkommende; men for Tiden antager man, at ingen andre end Folk med nogen Kapital og da navnlig Landmænd, som ville købe Jord, bør tænke paa at begive sig hid fra de forenede Riger. Lønningerne i visse Arbeidsbrancher kunne vistnok, uagtet reducerede til kun 50 à 75 % af, hvad de vare for faa Aar siden, endnu synes ganske tillokkende sammenlignede med de tilsvarende i Hjemlandene; men naar tages i tilbørlig Betragtning, at Levemaaden hersteds er en god Del kostbarere end hjemme, samt især at Adgangen til Arbeide er langt mere ujevn og usikker, turde der ei findes nogen fornuftig Grund til at foretage den lange og kostbare Reise hertil. Kontorfolk ere ei alene relativt men absolut lavere lønnede i Melbourne end i Christiania og Stokholm. Akademiske Grader og Examina aflagte i Hjemlandet ville kun yderst sjelden kunne hjælpe en Mand til at tjene sit Brød her. Selv for Tjenestepiger, hvilke hidtil stedse have kunnet være sikre paa at straks ved Ankomsten finde gode Pladse, er Lønnen nu saa reduceret, at de kun lidet ville vinde ved at komme hid. En Mængde svenske og danske Meierister have i de senere Aar faaet gode Ansættelser her, men heller ikke i denne Branche synes der for det første at være Rum for flere. Den almindelige Løn for Jernbane- og Veiarbeidere er nu kun 5 sh. pr. Dag mod 7 sh. 6 d for etpar Aar siden. Landmænd med nogen Kapital ville derimod just nu kunne gjøre det godt, da en Mængde større og smaa Brug ere tilsalgs for meget billig Pris, ligesom der er Regjeringsland at faa paa liberale Betingelser saavel i denne Koloni som især i Tasmania.

Diverse Oplysninger. Besætningerne paa de norske og svenske Skibe, som i 1893 besøgte Distriktet, androg, inklusive Skibsførerne, til 104 Mand. Nedenstaaende Tabel angiver Antallet af Af- og Paamønstringer samt Rømninger ved Hovedstationen:

	Norske Fartøier			Svenske Fartøier		
	Paamøn- strede	Afmøn- strede	Rømte	Paamøn- strede	Afmøn- strede	Rømte
Norske Sømænd . .	8	7	0	1	1	2
Svenske -- . .	5	3	0	0	0	1
Fremmede — . .	3	8	0	1	0	1
	16	18	0	2	1	4

Ved Vicekonsulsstationerne fandt ingen Af- eller Paamønstring Sted, og heller ingen Rømning fra norske eller svenske Fartøier.

Hyernerne holdt sig gjennem hele Aaret usædvanlig lave, og kunde omtrent til enhver Tid for vore Skibe fuldbefarne skandinaviske Sømænd erholdes til £ 2. 15. 0 à £ 3. 0. 0 pr. Maaned. Paa britiske Seilskibe betaltes i Langfart fra £ 3. 0. 0 til £ 4. 0. 0, i Kystfart £ 4. 10. 0. Paa Dampskibe i Kystfart vare Hyernerne fra Aarets Begyndelse af £ 7. 0. 0 pr. Maaned, hvilket imidlertid fra Juli Maaned nedsattes til £ 5. 0. 0. „Seamens Union“ søgte vel at møde dette med en Streik, men denne døde snart hen og havde ingen anden Følge, end at adskillige af de Streikende kom ud af sin Stilling og maatte søge sig andet Arbeide eller forlade Kolonien. Flere Dampskibskompagnier vægrede sig nemlig ved atter at tage i sin Tjeneste nogen af de Sømænd, der efter „Unions“ Ordre havde forladt Skibene før Kontraktidens Udløb. Samtidig med Hyrens Nedsættelse ere ogsaa Reglerne for Beregning af Betalingen for Overtids Arbeide, der nu er 1 sh. pr. Time, blevne noget forandrede i Redernes Favør.

Paa Grund af stærk Udvandring, især til Western Australia, hvor rige Guldminer ere opdagede, er Folkemængden i Victoria i de to sidste Aar ikke tiltaget, og det uagtet Antallet af Fødsler har været omtrent dobbelt saa stort som Antallet af Dødsfald. I 1892 fødtes 37 829, døde 15 849, indvandrede 62 951 og antages udvandret over 80 000. I Tasmania var Forholdet ganske lignende, kun i mindre Skala.

Sundhedstilstanden inden Distriktet har gjennem hele Aaret været god.

Drikkeondet synes fremdeles at være den værste Svøbe for Landet, og ad Lovgivningens Vei er hidtil saare lidet gjort for at standse det. En af Koloniens fremragende Mænd udtalte nylig følgende: „Drik foraarsager i denne Koloni antagelig større Tab for Staten og for Individet, mere Ulykke i Familierne og flere Forbrydelser end alle andre Aarsager tilsammen. Ifølge officiel Statistik konsumeredes her i 1891 paa en Befolkning af kun lidt over 1 100 000 Individuer ei mindre end 1 360 000 Gallons Spirituosa, 2 000 000 Gallons Vin og 20 000 000 Gallons Øl, hvilket man kan beregne at have kostet Konsumenterne ca. 6 500 000. Naar Kvinder, Børn og Totalafholdsforeningernes Medlemmer sættes ud af Betragtning, kommer altsaa paa hver voksen Mand her i Landet et Forbrug af ca. £ 22. 10. 0 pr. Aar, eller over 8 sh. pr. Uge, til berusende Drikke. I 1890 var Beløbet end større, nemlig £ 6 750 000, og i 1885 £ 5 500 000; og for de otte Aar 1885—1892 tilsammen faar man ud et Forbrug af £ 46 000 000 eller netop samme Beløb som hele den Statsgjæld, der nu trykker Kolonien.

I 1861 foretoges i Victoria 35 429 Arrestationer, hvoraf de 18 000 vare for Drukkenskab.

Fra den 1 Juli 1892 til den 30 Juni 1893 døde i Victoria 22 norskfødte og 23 svenskfødte Individuer, af disse døde 22 i Hospital eller andre Velgjørenhedsindretninger, 13 omkom ved Ulykkeshændelser og 1 ved Selvmord.

Af 51 norske og svenske Undersaatter, som Konsulatet ifølge Anmodning fra hjemmевærende Slægt og Venner i Aarets Løb lod efterlyse, lykkedes det at finde 15. Tre andre kunde man konstatere at være afgaaede ved Døden.

Gjennem Konsulatet hjemsendtes ved Sømandsanvisninger i Aarets Løb til Norge £ 129. 0. 0 og til Sverige £ 267. 12. 4.

Til Søfolk ombord i norske og svenske Skibe samt til i Kolonien bosatte Landsmænd ankom der under Konsulatets Adresse ca. 3 000 Breve, hvoraf henimod 150 vare utilstrækkelig frankerete.

Den skandinaviske Menigheds Byggefond for en paatænkt Kirke andrager fremdeles kun til lidt over £ 500, idet samme paa Grund af de trykkede Tider i Aarets Løb ingen anden Forøgelse har faaet end indvundne Renter. Et skandinavisk Læseværelse har i nogen Tid været aabent, og har et her etableret norsk Firma gratis stillet Lokale for samme til Disposition. I Forbindelse med Læseværelset er der opstillet et „Scandinavian Labour Office“, gennem hvilket i 1892 over 100 Norske, Svenske og Danske erholdt Arbejdspladse, men i 1893 kun 16.

Konsulatkontoret er i William Street No. 33, og holdes aabent alle Søgnedage fra Kl. 10 til 4¹/₂, om Lørdagene dog kun fra Kl. 10 til 2.

H. Gundersen.

San Francisco.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedstationen med Ladning 12 norske Skibe dr. 19 583 Tons. Bruttofragt £ 23 075, og til Vicekonsulaterne med Ladning 1 dr. 1 179 T. Bruttofragt £ 12 901 og i Ballast 8 dr. 11 289 T. Ialt ankomne 22 dr. 33 567 Tons.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedstationen med Ladning 6 Skibe dr. 9 853 T., Bruttofragt £ 23 075 og i Ballast 7 dr. 11 246 T., og fra Vicekonsulaterne med Ladning 14 dr. 21 142 Tons, Bruttofragt £ 22 736 og i Ballast 1 dr. 1 179 T. Ialt afgaaede 22 dr. 33 567 T.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. \$ 359.13, ved Vicekonsulaterne \$ 212.67.

Ingen svenske Skibe ankom.

Aarsberetning dateret 24 Marts 1894.

Skibsfarten. Ingen direkte Skibsforbindelse har i det sidste Aar fundet Sted mellem de forenede Riger, og dette Konsulatdistrikt.

Ingen svenske Skibe ankom, og i Sammenligning med Aaret forud, ankom der af norske fra andre Lande 1 mere hertil Havnen, 18 do. mindre til Port Townsend, 2 do. mere til Portland, 2 do. mindre til San Pedro og 11 do. mindre til San Diego. Omendskjøndt der saaledes til hele Distriktet ankom 30 Skibe mindre, nemlig blot 22 Skibe mod 52 do. i 1892, var den relative Forskjel i Tonnagen kun 29 548 Reg.-Tons (33 567 Reg.-Tons mod 63 115 do.) som viser at sidste Aars Skibe overhovedet vare saa meget større, og som er en Forandring i den rigtige Retning, da store Skibe opnaa næsten lige saa høje Fragter her som mindre, og derfor betale sig bedre, og ere de eneste, som kunne konkurrere med de større britiske Staal-skibe, hvori Størstedelen af vor Indførsel og Udførsel foregaar, og af hvilke de fleste ere fra 2 000 til 3 000 Reg.-Tons.

Her i denne Havn, hvor det mest dreier sig om Kul ind og Hvede ud, ere Jern- og Staal-skibe af saadanne Størrelser unægtelig de fordelagtigste; det samme gjælder ogsaa for Hvedeudskibningens Vedkommende fra Tacoma eller Seattle, hvor der er Vand nok, men for Portlands Vedkommende, hvorfra store dybtgaaende Skibe ikke kunne gaa ned Columbiafloden lastede, og derfor maa betale Lægtæger for en Del af Ladningen til Astoria, passer 1 500 à 2 000 Reg.-Tons Skibe bedst. De fleste Skibe komme dertil i Ballast, hvorimod alle med Kul til San Diego og San Pedro. Med Undtagelse af 2 à 3 om Aaret, som der kunne faa Hvedelast til U. K., have de fleste at forlade disse Steder i Ballast, og gaa da Jernskibene gjerne til Portland eller Tacoma for at laste Hvede til U. K. og Træskibene til Puget Sound for Trælast til Australien, Chili og Peru eller U. K., i hvilken Fart ogsaa de større Fartøier betale sig bedst.

Paa samme Tid, som britiske, tyske og italienske Skibe i Farten her paa Kysten tiltage, er det sørgeligt at se de norske og svenske aftage. Vistnok vare Fragterne her sidste Aar, paa Grund af den finansielle Krise og de lave Hvedepriser i Europa, ikke lokkende, men med de store Kvantiteter Hvede her endnu, og med de tilstedeværende gode Udsigter for en stor Hvedehøst iaar, vilde det være ønskeligt, om blandt den forholdsvis lille Flaade underveis hertil, der vilde være flere af vore Nationers Skibe, især da højere Fragter herfra maa kunne forventes, dersom Hvedepriserne i Europa stige.

Der ankom hertil Havnen sidste Aar ialt:

337 Dampskibe dr.	530 463 Reg.-Tons
565 Seilskibe dr.	642 188 —

Tils. 902 Skibe

1 172 651 Reg.-Tons

Nedenstaaende viser Nationalitet saavelsom Antal og Tonnage af den samlede Skibsfart paa San Francisco, ankomne og afseilede Fartøier, sammenlagte:

Amerikanske 1 191, dr. 1 309 597 Tons, britiske 496, dr. 897 551 T., tyske 43, dr. 69 140 T., norske 25, dr. 40 896 T., italienske 19, dr. 26 027 T., russiske 4, dr. 672 T., svenske 1, dr. 1 427 T., danske 3, dr. 2 843 T., hawaiiiske 84, dr. 84 482 T., nicaraguiske 51, dr. 62 217 T.,

chilenske 4, dr. 3 750 T., eqnadoriske 2, dr. 1 556 T., mexikanske 2, dr. 122 T., tilsammen 1 925, dr. 2 500 280 Tons mod i 1892 1 923, dr. 2 456 083 Tons.

Hvedefragterne for Jernskibe herfra Kysten til U. K. stillede sig i det sidste Aar, som følger:

	San Francisco		Portland		Tacoma	
	lavest	høiest	lavest	høiest	lavest	høiest
Januar	20/0	25/0	30/0	31/3	30/0	32/6
Februar	20/0	27/6	27/6	30/0	25/0	27/6
Marts	17/6	25/0	25/0	27/6	23/9	25/0
April	17/6	20/0	23/9	25/0	21/3	22/6
Mai	20/0	28/9	23/9	26/3	21/3	23/9
Juni	20/0	25/9	25/0	27/6	22/6	25/0
Juli	22/6	27/6	27/6	31/3	25/0	28/9
August	27/6	31/3	32/6	37/6	30/0	35/0
September	30/0	35/0	35/0	40/0	31/3	36/3
Oktober	28/9	33/9	33/9	37/6	31/3	33/9
November	25/0	29/3	32/6	35/0	30/0	32/6
December	22/6	25/0	31/3	33/9	30/0	31/3

Herifra vare de gjennemsnitlig i 1893 22 sh. 8 d, i 1892 31 sh. 1 d, i 1891 41 sh. 11 d, i 1890 37 sh. 3 d, i 1889 32 sh. 7 d, i 1888 36 sh. 2 d, i 1887 28 sh. 2 d, i 1886 32 sh. 6 d, i 1885 38 sh., i 1884 34 sh. 8 d, i 1883. 46 sh. 9 d, i 1882 67 sh. 3 d og i 1881 73 sh.

Trælastfragterne fra Puget Sound vare lave, mest paa Grund af den store Aftagning i Bestillingerne fra Australia, og varierede de pr. 1 000 superficielle Fod fra 26 sh. 3 d til 31 sh. 3 d for Sidney, 36 sh. 3 d à 40 sh. for Melbourne, 37 sh. 6 d à 39 sh. for Adelaide, 36 sh. 3 d à 42 sh. 6 d for Port Pirie, 27 sh. 6 d à 40 sh. for direkte Havn paa Vestkysten af Sydamerika, 50 sh. à 62 sh. 6 d for U. K. for Ordre, 55 à 60 sh. for Syd Afrika og 50 sh. for Calcutta.

Kulfragterne hertil vare i Begyndelsen af sidste Aar 15 à 16 sh. fra Storbritanien, og 12 sh. 6 d à 13 sh. fra Newcastle, Australia, og i Slutningen af Aaret relativt 12 à 14 sh., med 1 à 2 sh. mere for San Diego eller San Pedro. Fra Sidney ere de i Almindelighed fra 1 til 2 sh. lavere end fra Newcastle. Fra Nanaimo varierede de fra § 1.75 til § 2.00 hertil, og fra § 2.25 til § 2.50 til San Diego eller San Pedro.

Handelen var her forrige Aar, som i alle andre Dele af Verden desværre alt andet end glimrende, da der fra først til sidst var en stadig Trykning i Værdierne af næsten alle Varer.

Udførselen herfra søværts af alle Varer beløb sig til en Værdi af § 33 853 345 mod § 40 246 608 i 1892, medens Indførselen beløb sig til § 39 405 028 imod § 45 607 950 i 1892. Af de indførte Varer kom der fra Europa for § 6 708 429 værd, fra Asien for § 14 692 615, fra Australien og Polynesien for § 11 825 264, og fra Central Amerika for § 6 178 720 værd.

Hvede. Sidste Aars Høst anslaaes til 20 à 22 Millioner Centals, eller omtrent det samme, som begge Aarene forud. Udførselen heraf, ibefattet Mel, beløb sig til 13 523 008 Centals, værd § 15 910 911, mod

13 109 617 Centals værd § 18 935 609 i 1892, som viser, at omendskjøndt der blev solgt 414 391 Centals mere, fik man § 3 024 698 mindre derfor, en af Aarsagene til Pengemangelen her sidste Aar; en anden er, at vi ved Slutningen af Aaret sad inde med den usædvanlige store Beholdning af omtrent 15 Millioner Centals Hvede.

Af ovennævnte Afskibninger gik der direkte til Storbritanien 10 709 512 Centals, til Frankrige 235 549 og til Belgien 50 018. Hvad Priserne angaar vare de gjennemsnitlig pr. Cental i

	Januar.	Februar.	Marts.	April.	Mai.	Juni.
1893 . . . §	1.30	1.29	1.26	1.27	1.29	1.24
1892 . . . -	1.75	1.64	1.62	1.54	1.67	1.42
	Juli.	August.	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	Decbr.
1893 . . . §	1.20	1.10	1.07	1.06	1.05	1.06
1892 . . . -	1.40	1.37	1.31	1.35	1.33	1.27

Hvedemel. Heraf blev der udført herfra til: China 409 755 Tønder (196 Pund pr. Td.), Storbritanien 128 200 Do., Centralamerika 162 887 Do., Sandwichsøerne 51 255 Do., Japan 34 495 Do., Syd Amerika 32 540 Do., Mexico, Panama, Sibirien samt Øerne i det stille Ocean 63 448 Do., tilsammen i 1893 882 580 Tønder værd § 3 185 498 mod i 1892 1 115 267 Do. værd § 4 680 704. Priserne vare § 3 à 4 pr. Tønde gjennemsnitlig for de forskjellige Kvaliteter eller 50 cent à § 1 pr. Tønde lavere end i 1892.

Byg. Deraf anslaaes den sidste Høst til 7 200 000 Centals, eller omtrent 500 00 Cental mindre end Aaret før, og opstod der en ivrig Efter-spørgsel for sidste Sommer fra Storbritanien baade for „Chevalier“ og „Brewing“ med langt større end almindelige Afskibninger dertil, foruden ogsaa til de østlige Stater, da de beløb sig til 2 833 305 Centals imod 1 327 572, eller 1 505 733 Centals mere end i 1892. Af dette gik der 2 317 561 Centals til Storbritanien og 37 354 Do. til Frankrige, alt „Chevalier“ og „Brewing“, og Resten bestod for det meste af „Feed“, som gik til Pacific Lande og Øer.

Af „Chevalier“, avledes der omtrent 350 000 Centals, som solgtes til § 1.10 à 1.20, og tog Europa næsten alt dette, og Resten af hvad der gik derhen var „Brewing“, som solgtes til fra 85 cent til § 1 pr. Cental, og som synes at vinde mere og mere Bifald i Storbritanien. Af „Feed“ blev som sædvanligt næsten alt brugt her, og bragte fra 70 til 85 cent pr. Cental.

Vin og Brændevin. Man anslaar at omtrent 18 Millioner Gallons produceredes, men Priserne vare lavere end før. Der blev udført næsten 4 Millioner Gallon Vin værd noget over $1\frac{1}{2}$ Million Dollars, og $\frac{1}{2}$ Million Gallons Brændevin værd omtrent $\frac{1}{2}$ Million Dollars.

Frugtavlen var en af de Industrier, som maaske led mere end nogen anden her sidst Aar, da paa Grund af Pengemangelen Dyrkerne ikke kunde faa den nødvendige Assistance for at plukke, faa sine Varer tørket og bragte til Markedet, saa at en Masse Frugt raadnede paa Træerne. Hvad der blev plukket bragte yderst daarlige Priser. Af Rosiner pakkedes der omtrent 3 Millioner Kasser à 20 Pund hver.

Uld. Deraf blev der klippet over 27 Millioner Pund, for hvilket Gjennemsnittsprisen neppe kan sættes høiere end 10 cent pr. Pund. Denne vor Kyst's betydelige Industri staar i stor Fare, dersom Australisk Uld under den nye Tarif skulde komme ind toldfrit.

Humle. Høsten var større end nogensinde før, og anslaaes for hele Kystens Vedkommende til 120 000 Baller af omtrent 190 Pund hver, og bragte den forholdsvis bedre Priser end Landets andre Produkter, nemlig gjennemsnitlig 18 à 20 cent pr. Pund.

Trælast. Eierne her af Sagmøllerne i Puget Sound, de største vi har, erklære at til de yderst lave Priser af \$ 7 à 8 pr. 1 000 superficielle Fod af skaaret Last, have de sat Penge til, og have derfor blot drevet dem nok til at beholde sine gamle Kunder, og disse have paa Grund af de daarlige Tider i Australien og Chili blot havt smaa Bestillinger. Til disse lave Priser og Fragter synes der imidlertid at gaa mere til Europa end tidligere. Der anslaaes at være skaaret i sidste Aar 1 100 Millioner Fod i Washington, 700 Millioner i Oregon, og 500 Millioner i California, tilsammen 2 300 Millioner eller 450 Mill. mindre end f. A.

Hvalfangst. Denne var yderst daarlig for Seilskibenes Vedkommende, derimod god for Dampskibene og især for de af dem, som laa Vinteren over oppe i Ishavet. Priserne for Olie saavel som Ben vare daarlige, saa der overhovedet blev tabt Penge paa denne Forretning.

Sælfangst. Hele Udbyttet beløb sig til omtrent 100 000 Skind mod 45 000 Do. i 1892. Paa Grund af den store Fangst formaaede forrige Aars Priser ikke at holde sig, men maatte ned ca. 25 %, og noteres Alaska Skind i \$ 30, og andre i \$ 15 pr. Stykke.

Laxefiskeriet. Dette blev stærkt drevet, og blev der pakket her paa Kysten

i Oregon	388 809	Kasser (hver 4 Dusin 1 Pund Daase)
- Alaska	637 120	—
- Britisk Columbia . . .	609 950	—

Tilsammen 1 635 879 Kasser imod 1 388 597 Do. i 1892.

I sidstnævnte Sted var Pakningen 50 % mere end Aaret forud. Priserne vare gjennemsnitlig \$ 1.00 pr. Dusin for Alaska, \$ 1.20 for Britisk Columbia og \$ 1.35 for Columbia River (Oregon).

Torskefisket. Der fangedes ialt 1 215 000 Fisk, eller omtrent 100 000 Do. mindre end i 1892. Efterspørgselen tog af omtrent 30 %, og Priserne maatte ned, og er der ingen Udsigt til snarlig Bedring.

Norsk Sild, Anchovis, Stokfisk og Medicintran kommer blot i smaa Kvantiteter hertil.

Svensk Jern er Forbruget af i Aftagende da amerikansk „Charcoal“, som er saa langt billigere, benyttes istedetfor, og er nu maaske 1 000 Tons om Aaret alt, der kommer hertil deraf.

Stockholm Tjære bruges her omtrent 500 Tønder om Aaret af, og bringer fra \$ 5 til 6 pr. Tønde.

Svenske Fyrstikker synes igjen at komme mere i Brug her, og bliver Tolden paa dem nedsat, vil der kunne sælges adskilligt af dem.

Midt-Vinter Udstillingen. Der blev en aabnet her i Januar for sex Maaneder, som omendskjøndt et privat Foretagende, hvori ingen Regjering tager Del, dog har bragt ikke saa faa Udstillere fra alle Dele af

Verden, deriblandt tre fra Norge med Sølvsager, og to fra Sverige, den ene med Conditorie Sager, og den anden med Mønstre af Jern og Trævarer.

Arbejdsløsheden har som overalt i de Forenede Stater denne Vinter været saa stor her i Byen, at omtrent \$ 100 000 frivillige Bidrag i de sidste par Maaneder ere blevne dispenseret af dertil udnævnt Comite af Byens Borgere.

Sundhedstilstanden er, og har hele sidste Aar været god.

Arvemidler. Deraf blev der i 1893 hjemsendt til Sverige \$ 5 148.44, til Norge \$ 728.90 Tilsammen \$ 5 877.34.

Fra de forenede Rigers Skibe her i Havnen rømte 28, afmønstredes 14 og paamønstredes 41 Mand.

Consulatets Correspondance beløb sig til, forrige Aar, 970 indgaaende Breve og 1 085 udgaaende Do. Dets Adresse er fremdeles 214 California Str. og Telegram Adressen er „Lund“.

K. H. Lund.

Cadiz.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast		Tilsammen.				Brutto- fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		Kr.
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	-	-	7	1 739	7	1 739	-	-	-
„ Norge til Vicekon- sulstationerne	14	5 228	-	-	14	5 228	-	-	42 350
„ Sverige til Hoved- stationen	1	430	-	-	1	430	-	-	7 500
„ Sverige til Vicekon- sulstationerne	-	-	-	-	4	1 624	-	-	36 500
„ andre Lande til Ho- vedstationen	15	5 109	20	6 967	35	12 076	-	-	49 450
„ andre Lande til Vi- cekonsulstationerne .	5	2 108	4	1 884	9	3 992	-	-	15 950
Ialt	35	12 875	35	12 214	70	25 089	38	15 400	151 750
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	15	6 236	-	-	15	6 236	-	-	93 200
„ andre Lande fra Ho- vedstationen	25	6 712	3	968	28	7 680	-	-	125 525
„ andre Lande fra Vi- cekonsulstationerne .	16	6 959	10	3 474	26	10 433	-	-	42 000
Ialt	56	19 907	13	4 442	69	24 349	39	15 823	260 725

For Havari eller Ordres ankom 33 Skibe dr. 16 227 Tons. Af svenske Skibe ankom 55 dr. 25 237 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Pesetas 1 171—40, ved Vicekonsulstationen P.tas 756—10, hvoraf tilfaldt Konsulskassen P.tas 378—05. Af svenske Skibe ved Hovedstationen P.tas 1 012—85, ved Vicekonsulstationen P.tas 1 030—50, hvoraf tilfaldt Konsulskassen P.tas 515—25. Ialt tilfaldt Konsulskassen P.tas 3 077—55. Expeditionsafgifter af norske Expeditioner P.tas 208—60, svenske 180—40, andre 44.

Aarsberetning dateret 28 Februar 1894.

Den norske Skibsfart paa Distriktet var ialt 105 Skibe, dr. 42 011 Tons mod 1892, 129, dr. 50 735 T., 1891, 182, 70 484 T., 1890, 167, 56 799 T., 1889, 176, 69 154 T.

De indseilede Bruttofragter var:

1892		Kr. 213 200	hvoraf med Dampskibe	Kr. 129 000
1891		- 243 920	— — —	- 178 270
1890		- 249 775	— — —	- 112 150
1889		- 354 760	— — —	- 106 600

De udgaaende Bruttofragter var:

1892		Kr. 233 550	hvoraf med Dampskibe	Kr. 155 500
1891		- 534 090	— — —	- 354 540
1890		- 486 425	— — —	- 258 550
1889		- 688 000	— — —	- 279 950

Af de ankomne norske Skibe ankom til Hovedstationen 45, dr. 14 940 T., opseilet Bruttofragt for Ind- og Udgaaende Kr. 275 675, Sevilla 18, dr. 6 243 T., Bruttofragt Kr. 74 600, Huelva 5, dr. 2 698 T., Bruttofragt Kr. 48 050, Sanlucar de Barrameda 2, dr. 634 T., Bruttofragt Kr. 3 550, Sta. Cruz de Tenerife 2, dr. 1 269 T., Bruttofragter Kr. 10 600. Heri er ikke indbefattet Skibe i Transit.

Cadiz besøgtes i 1893 af 3 327 Skibe, dr. 1 935 201 T. Heraf var: spanske 2 583, engelske 323, italienske 118, norske 56, portugisiske 46, franske 50, svenske 36, danske 33, hollandske 28, russiske 22, tyske 23, østerrigske 6, brasilianske 3.

Sevilla besøgtes af 1 109 Skibe, dr. 432 255 T., Huelva af 846, dr. 658 737 T., Sanlucar de Barrameda af 363, dr. 155 676 T., Sta. Cruz de Tenerife af 1 710, dr. 2 057 000 T.

Fragterne var i Aaret: Cadiz: fra Sverige og Finland, Seilskibe for Bord, Battens og Planker P.tas 55—60 pr. Std.; fra Finland for Dampskibe do. do. P.tas 61, fra Sverige for Seilskibe for Bjelker sh. 40, Pensacola do. £ 5 pr. do., Philadelphia Stav ø 5.50 pr. Reg.-Ton, Bordeaux Sviller frcs. 0.55 pr. Std., Dampskibe frcs. 0.65 pr. do., Kul, Cardiff sh. 7 pr. Ton, Newcastle 5 sh. 10¹/₂—6 sh. 3 d pr. do.

Vin til Christiania, Stockholm, Gøteborg og Kjøbenhavn pr. Dampskib £ 1—5 pr. Pibe, Norge, Seilskibe, £ 1, Finland, Dampskibe £ 1—10, Seilskibe £ 0—16—0 à £ 1—0—0 pr. do., alt med 10 %.

Salt til Norge pr. Dampskib Kr. 0.85 à 1.25 pr. norsk Tønde, Seilskib Kr. 0.77 $\frac{1}{2}$ —1.20 pr. do., Finland Fm. 1.40 pr. finsk Tønde, Montevideo sh. 11—13 sh. 6 d pr. Ton, Buenos Aires og omliggende Havne sh. 12—14 sh. 6 d pr. do., Fray Bentos 16 sh. pr. do., Rio Grande, San José do Norte, Pelotas 24—27 sh. pr. do., New Foundland 9—10 sh. pr. do.

Sevilla. Trævarer fra Østersøen P.tas 60—65 pr. Std., Kul fra England 7 sh. 6 d à 8 sh. 6 d pr. Ton, Cokes fra do. 12 sh. pr. do., Beg 7 sh. 3 d à 7 sh. 6 d pr. do., ildfast Sten 10 sh. pr. do., Petroleum fra de forenede Stater 20 sh. pr. do., Korkbark til New York \$ 0.80 pr. Balle, skaaren Kork \$ 1.25 pr. Sæk, Sæbe i Kasser \$ 5 + 10 pCt. pr. Ton, Vin \$ 2.50 pr. Pibe, Oliven \$ 3.50 pr. bocoy, \$ 2.50 pr. Pibe, Lakrits \$ 4.50 pr. Ton, alt til New York. Mineral til England 7 sh. 6 d—8 sh. 6 d, do. til Antwerpen frcs. 10, alt pr. Ton, Apelsiner til England 2 sh. pr. Kasse, do. til Frankrige frcs. 2.50 pr. do., Bly i Klumper til do. frcs. 10 pr. Ton, Vin til do. frcs. 25 pr. Ton. Til Antwerpen: Apelsiner, frcs. 2.50 pr. Kasse, Korkbark sh. 55 pr. Ton, skaaren Kork sh. 65 pr. do., Vinsten Rm. 20 pr. do.

Huelva. Trævarer fra Sverige P.tas 50—56 pr. Std., Kul og Jern fra England sh. 7 pr. Ton, Mineral til Kulhavne i England sh. 7—7 sh. 6 d pr. Ton, andre Havne i England 8 sh. 6 d pr. do., do. til Rotterdam 8 sh., Stettin 10 sh. 6 d, Hamburg 9 sh. 6 d pr. Ton. Stykgods til England 20 sh. pr. Ton.

Sta. Cruz de Tenerife. Efter Lastens Beskaffenhed til England sh. 15—20, Tydskland sh. 15—20, Frankrige frcs. 40—100, Spanien P.tas 20—30 pr. Ton. Cuba og de spanske Antiller P.tas 65—75, Venezuela P.tas 65, engelske Antiller P.tas 65 pr. Ton.

Importen. Af Trævarer indførtes til Cadiz 4 049, Sevilla 7 883, Huelva, 1 241, St. Cruz 618 Ptb. Std. Heraf kom fra Norge til Sevilla 463 Std. Af Resten kom fra Sverige 2 730, Finland 8 475, Frankrige 787 (Sleepers), Pensacola 216, Canada 203, Danmark 167, forenede Stater 620 Std.

Indførselen fra Norge gik ned (mod 1892) med 634 Std. Hele Indførselen aftog med 3 964 Std.

Af Stav til Bødkerarbeider indførtes til Cadiz 1893, 2 536 854 Stkr., hvoraf fra de forenede Stater 2 529 154 St. I 1892 indførtes 3 224 502 St.

Af Ba andjern til Bødkerarbeider indførtes til Cadiz fra England 250 420 Kg.

Af andre Jernvarer indførtes: Takjern 50 705 Kg. fra England, Jernrør 72 448 Kg. (fra Frankrige 36 812), Stangjern og Jernplader 793 226 Kg. (fra England 542 400), Skruer, Spiger og Bolte 26 994 Kg. (fra Frankrige 12 887), Jerntraad 46 673 Kg. (fra Belgien 20 857), Jernmanufakturere 224 481 (fra England 153 699).

Af salt Fisk indførtes til Cadiz: 1893, 213 486 Kg. fra Norge, 5 378 Kg. fra England, 165 Kg. fra Italien, ialt 219 029 Kg. 1892: 181 120 Kg. fra Norge, 4 012 Kg. fra England, 188 fra Italien, ialt 185 320 Kg. Til Sevilla: 1893, 1 720 798 Kg. fra Norge, 58 976 fra England, 10 000 fra Tydskland, 6 000 fra Frankrige, ialt 1 795 375 Kg. 1892, 1 107 200 Kg. fra Norge, 528 324 Kg. fra andre Lande, ialt 1 635 524 Kg.

Til Huelva: 1893, 206 420 Kg. fra Norge, 72 988 fra Frankrige, 2 431 fra Skotland, ialt 281 839 Kg. 1892: 176 005 Kg. fra Norge, 20 645 fra Frankrige, 3 119 fra andre Lande, ialt 199 769 Kg.

Til St. Cruz: 1893, 18 910 Kg. fra England, 12 992 fra Tydskland, ialt 31 902 Kg.

Til Cadiz er bl. A. indført: Byg 693 506 Kg., Ærter og Bønner 719 270, Hvede 10 447 739, Hvedemel 237 542, Mais 449 801, Potetes 602 964, Potetesmel 12 795, Kaffe 589 637, Sukker 796 310, Kacao 4 277, The 942, Chokolade og Konfekturner 10 855, Konserver 2 293, Smør 24 456, Fedt 95 087, Æg 695 803, Ost 67 500, Karve 10 682, Øl 58 074 Liter, Spritvarer og Likører 24 620 do., Vin 14 564 do., Olivenolie 9 068 Kg., Petroleum 33 210, Tjære og Beg 3 393 536, Kul og Cokes 72 527 249 Kg., Ristivelse 62 133, Svovel 244 467, Drogner og Fernisser 334 640, Tougværk 27 752, Huder, raa 44 286 Kg., Voxdug, alle Slags 11 633, Trykpapir 20 475, Skrivpapir 6 204, Tobak, raa 771 526, Tobak, forarbejdet 33 190, Tøier, alle Slags 21 176, tomme Flasker, 884 967, Vindusglas 13 104, Porcelænsmanufaktur 21 594, Glas 17 925, Kobber, forarbejdet 25 761, Blikplader 59 469, Maskiner, alle Slags 302 101, Jernbanevogne 715 786, Krigsmaterial 10 979, Jerndampskibe 5 594 Ton, Hornkvæg og Heste 2 299 Stk.

Til Sevilla er bl. A. indført: Jern i Takker og Rør 377 831 Kg, fra England, 162 371 fra Frankrige, 893 fra Belgien, ialt 541 095 Kg. Jern- og Staalmanufaktur 7 645 344 Kg. fra England, 1 046 887 fra Belgien, 270 612 fra Frankrige, 88 533 fra Tydskland, 12 900 fra Norge, 5 744 fra Holland, ialt 9 070 021 Kg., Stav 36 442 Kg.

Til Huelva er bl. A. indført: Kul 73 897 Tons fra England, Cokes 10 762 T. fra England, Jern- og Staalmanufaktur 2 876 T. fra England, 201 T. fra Belgien, Staal 13 T. fra Sverige, Hvede 212 T. fra Frankrige, Hvede 152 T. fra Marokko, Byg 87 T. fra Do., Mais 612 T. fra Do., Fisk, salt og tørret 24 T. fra Portugal.

Til St. Cruz de Tenerife er bl. A. indført: Kul 56 412 T., fra England, Cokes 295 T. fra Spanien, Svovl 267 T., deraf 245 fra Frankrige, Kalk og Cement 396 T., deraf 292 fra Do., Lys 99 T., deraf 98 fra England, Kaffe 26 T., deraf 10 fra Do., Risengryn 194 T., deraf 97 fra Do., Vin og Likører 326 T., deraf 275 fra Spanien, Sprit 317 T., deraf 186 fra Cuba, Sæbe 313 T. fra England, vævede Varer alle Slags 617 T., deraf 487 T. fra England, Tobak 224 T., deraf 114 T. fra Foren. Stater, Stivelse 82 T., deraf 22 T. fra Tyskland, Petroleum 730 T., deraf 715 T. fra Foren. Stater, Gjødningstoffer alle Slags 266 T., deraf 247 T. fra England.

Export. Exporten af Vin var: Fra Cadiz 24 680 000 Liter, Sevilla 2 931 250 L., Huelva 981 000 L., Sanlucar 367 000 L. I 1892 henholdsvis 31 624 343, 9 221 548, 19 358 020 og 1 219 288 Liter.

Vindyrkningen lovede om Vaaren en god Høst, men ved længere ud paa Sommeren indtruffet uheldigt Veir i Forening med Herjuingen af et Skadeinsekt, kaldet „Oruga“, reduceredes Høsten betydeligt i Cadiz Provinds, men især i Provindserne Sevilla og Huelva, hvor den næsten gik ganske tabt.

Den nye franske Toldtarif har betydelig hemmet den kolossale Indførsel af ferske spanske Vine, som fandt Sted dertil i de nærmest foregaaende Aar, hvilket er Grunden til den betydelige Forskjel i de to sidste Aars

Export. Dog har Exporten fra Cadiz til Frankrig lidt betydeligt mindre end alle andre spanske Steder, da de fine Vine fra denne Provinds fremdeles indføres did, idet ved deres højere Værdi en Toldforhøjelse indvirker mindre end paa de billigere Sorter; derhos tager Frankrige betydelige Kvantiteter Vin herfra, udelukkende bestemt til Fabrikation af Vermouth.

Af Salt køstedes i 1893 ca. 128 000 Læster, hvoraf 18 000 beregnes at afgaa ved Smeltning før Aflastningen. Til Resten 110 000 kommer 50 000 som Rest fra Høsten 1892, ialt 160 000 Læster. I Kvantitet var Høsten noget under et Middelsaar, der beregnes til 120 000 Læster netto; dette var begrundet i den sene Sommer. Kvaliteten er særdeles udmærket og overstiger de tidligere gode Aars.

Saltassociationens Priser er fremdeles stabile, Pesetas 24 pr. Cadizlæst, hvortil den nedsattes den 28de August 1892 fra den da gjældende, Pesetas 27.50.

Exporten var udenrigsk 72 311 Læster, indenrigsk 22 774 Læster, ialt 95 085 Læster à $2\frac{1}{8}$ eng. Ton = 202 056 eng. Ton, mod i 1892 168 593 eng. Ton.

Til Norge udførtes 5 485 Læster mod i 1892 2 474 Læster.

I Sanlucar de Barrameda var Lageret i 1894 2 394 Læster; Prisen i Aaret 25 Pesetas pr. Læst.

Af Olivenolie udførtes fra Cadiz 5 526 208 Kg., og fra Sevilla 24 115 845 Kg. Af Oliven fra Cadiz 2 298 047 Kg. og fra Sevilla 6 997 450 Kg.

Malme fra Huelva. Fra England indførtes til Fabrikation af precipiteret Kobber 27 627 Tons Takjern. Exporten var 557 748 Tons Kobberpyrit, 17 136 Tons rostet Kobbermalm, 31 078 Tons precipiteret Kobber, 6 307 Ton Manganmalm, 940 Ton Bly i Klumper, 1 106 Ton Kviksølv, 401 254 Ton Jernpyrit, 54 Ton Antimonmetal, 156 Ton sølvholdig Blymalm.

Fra Cadiz udførtes bl. A.: Ærter og Bønner 1 261 977 Kg., Hvidløg 153 445, Anis 19 862, Kanariefrø 258 005, Risengryn 48 560, Tunfisk, salt og i Olie 767 218, Sardiner 57 829, Fiskeolie 75 613, Saffran 3 151, Kastanjer 171 728, Spansk Løg 52 041, Karve 19 025, Konserver 124 492, Chocolate 3 225, Konfekture 30 647, Figen 1 174 767, Rosiner 24 342, Grønsager 828 147, Potetes 864 115, Peber, malet 28 620, Lakrits 6 840, Frugter, tørrede 54 072, Frugter, friske 71 474, Spritvarer og Likører 266 039 Liter, Eddike 62 927 Liter, Beg og Stenkulstjære 212 898 Kg., Korkbark 212 669, Flaskekork 33 941 000 Stkr., Gjødningsstoffer, alle Slags 131 833 Kg., Ben 94 992, Sæbe 45 085, Spillekort 54 748, Vinsten 544 135, Tøier, alle Slags 15 225, tomme Sække, nye 320 845, Porcelænsmanufaktur 444 182, Fayancer 6 423, Jernbanearbejder og Maskiner 555 176, Malm, sølvholdig Bly 8 581 824, Malm, andre Sorter 805 063, Blyhagl 43 651, Møbler og arb. Trævarer 33 755, Tryksager, alle Slags 14 844, Cement 45 250 Kg., Horukvæg og Heste 94 Stkr.

Fra Sevilla er bl. A. udført: Korkbark 2 000 896 Kg., skaaren Kork 544 000, Sæbe 2 529 627, Porcelænsmanufaktur 1 116 480, Faareuld 923 924, Tagl 162 791, Kobbermalm 17 559 739, Kobber, ren 212 075, Bly i Klumper 5 533 601, Bly, forarbejdet 756 338, Jern, smeltet 599 930, Appelsiner og Citroner 7 736 976, Lakrits 1 046 147, Blymalm 12 576 265 Kg.

Fra St. Cruz er bl. A. udført: Vin 114 604 Kg., deraf 43 706 til Tyskland, Potetes 865 716, deraf 463 235 til England, Tomater 278 979,

deraf 260 733 til England, Løg 645 709, deraf 368 994 til Cuba, Bananer 162 373, deraf 145 020 til England, Cochenille 74 573, deraf 42 009 til Frankrige, Skind, tørrede 48 266, deraf 28 086 til Frankrige, Sukker 241 209, deraf 241 209 Kg. til Spanien.

Kurserne varierede i Aaret saaledes: i Cadiz paa London à vista P.tas 28.95 à 31.12 = £ 1. Paa Paris à vista P.tas 115 à 123.85 = Frs. 100. Middelkurserne var som følger:

I Sevilla paa London à vista P.tas	30	= £	1
— - Paris - - -	119.30	= Frs.	100
I Huelva - London - - -	29.95	= £	1
— - Paris - - -	119.80	= Frs.	100
I St. Cruz - London - - -	30.88	= £	1
— - Paris - - -	123.05	= Frs.	100

Toldindtægten fra Provindsen Cadiz var i 1893 Pes. 4 072 804.

Karantæne Lazaretter for obligatorisk Karantæne er i Spanien fremdeles følgende: San Simon i Vigo, Sta Maria de Oza i Coruna, Pedrosa i Santander, Mahon i Mahon.

Foruden tilfældig Karantæne, er permanent for Skibe kommende fra samtlige Havne i den mexikanske Bugt, La Guayra, Costa Firma og Antillerne, alt for gul Feber, naar de udgaar derfra mellem 1ste Mai og 30te September.

Paa norske Skibe paamønstredes 1 og afmønstredes 1 Mand. Ingen Rømning anmeldtes.

Af skandinaviske Undersaatter er bosat i Cadiz 1 Nordmand og af Svenske i Cadiz 11, Huelva 7, Jerez 1.

Skibsudgifter i Cadiz Havn.

Lodsning, obligatorisk, for Skibe af alle Størrelser:

Fra Søen til Reden	P.tas	45—12
- Reden tilsøs	—	41—37
- — til Puntales, naar Skibene gaar did for i daarligt Veir bedre at kunne arbejde, eller ogsaa for Lastning eller Losning ved Puntales, eller Trocaderos ydre Kai	--	35—12
- Puntales til Reden	—	35—12
- — tilsøs	—	76—49
For Ombytte af Ankerplads paa Reden eller i Puntales	—	20—06

Efter Solnedgang erlægges dobbelte Lodsafgifter.

Gratifikationerne til Lodserne pleier at akkorderes af Skibsførerne efter Omstændighederne.

Bugsering sker efter Overenskomst.

Lastning og Losning i Lægttere. Lægterne er for Lastens Regning, forsaavidt ikke særskilt stipuleres, at Skibene har at erstatte denne Udgift.

Havneafgifter er i Cadiz de laveste af de i alle spanske Havne, da ingen Afgift findes for Havnearbejder.

Skibe som ankommer eller afgaar i Ballast . . .	Ingen	Afgift
- - laster Salt	do.	do.
- - losser Kul fra Udlandet pr. 1 000 Kg. .	P.tas	0—25
- - laster eller losser Kul fra eller til spanske Havne, pr. resp. ind- og udlosset 1 000 Kg.	—	0—10
- til europæiske Havne laster andre Varer end de nævnte	—	1— 0
- - laster do. do. til amerikanske Havne .	—	2— 0
- - losser do. do. fra europæiske Havne .	—	1—25
- - losser do. do. fra amerikanske Havne .	—	2—50

Udenlandske Skibe har ikke Ret til at føre andre Varer mellem spanske Havne end: Reisegods, Mineralier, Cement, Gjødningsstoffer, naturlige og kunstige, spanske Kul og Trævarer.

Ligesaa har de Ret til at medføre Passagerer. Herfor betales:

Indskibning. Udslibning.

P.tas 0—50	P.tas 0—50	for hver Passager til eller fra spanske Havne, saavel inden Spanien som Amerika.
— 1— 0	— 0—75	dito til eller fra udenlandske Havne.
— 2— 0	— 1—25	— — — Amerika.

Kaien i Puntales. Kaiafgiften er efter hosstaaende Tariff 1, naar Skibene anvises did for Losning eller Lasting. Hvis paa Skibsførerens Begjæring Damløftekransen anvendes, hvorfor Afgiften pr. Ton er P.tas 0—60, er dette for Skibets Regning, medmindre det i Certepartiet bestemmes, at det skal betales af Ladningen.

Kaien i Trocadero. Sleepers losses sædvanlig ved denne Kai, og er det for at spare Tid raadeligt at akkordere om Damløftekransen, som pr. Døgn koster P.tas 30. Kaiafgifter erlægges efter hosstaaende Tariff.

Konsulatafgifter erlægges i Overensstemmelse med Tariffen i det Land, Skibet tilhører og hvortil det afgaar med Ladning.

Toldafgifter.

Angivelse af Manifest fra Udlandet eller fra Spanien med

Ladning	P.tas	20 à 25
Oversættelse af Manifestet	—	10 - 00
Angivelse af Manifest fra indenrigsk Havn i Ballast. . .	—	12 - 15
Klarering	—	10 - 15
Tilladelsesbevis for Losning	—	5
— - Ombytte af Ankerplads	—	3.50
— - Toldvisiten	—	3
— - at losse Ballast paa Reden	—	2.50
— - - - ved Puntales Kai	—	10

Toldpermitterne for Saltlastning betales af Ladningen.

Bestemte Gratifikationer (konfidentielt)

Ballast.

Losning deraf pr. 1 spansk Ton	P.tas	1.50
Levering — — —	—	2.50

Opkastning af Salt til Skibets Dæk:

Hvis Skibet tager indtil 160 Læster pr. Læst.	—	1.00
- - - et større Kvantum	—	1.25

Hvis Besætningen ikke befatter sig med Saltets videre Haand- tering ombord, betales for Nedkastning fra Dæk til Rum- met pr. Læst	—	0.75
for Lempning i Rummet	—	0.50

Anvendes Arbeidsfolk for hele Operationen, kommer den alt- saa paa P.tas 2.25 à 2.50 pr. Læst, hvilket modsvarer P.tas 1.06 à 1.20 pr. Ton à 1 000 Kg. Opheises Saltet i Tønder og styrttes direkte i Rummet, betales, uden Lempning i Rummet, kun pr. Læst	—	1.50
---	---	------

Stuvning af Vin, hvis denne ikke iværksættes af Besæt- ningen, men af Stuer fra Land, pr. Ton à 2 Piber	—	1.50
--	---	------

Arbeidsfolk til Losning ombord, naar Besætnin- gen ikke sysler dermed: Kul pr. Ton	—	1.00
---	---	------

Andre Artikler efter særskilt Overenskomst.

Et Dagsværk	—	6.25
-----------------------	---	------

For Nattearbejde dobbelt, d. v. s.	—	12.50
--	---	-------

Baadpenge for Arbeidsfolks Ombord- og Ilandsættelse er for Skibets Regning.

Kommission af indgaaende Fragt 2 pCt.

- udgaaende — 5 -

Minimum for hvert Skib	—	100.00
----------------------------------	---	--------

Skibshandlerens Assistance.

For Bistand ved Told- og Sundhedsvisiten ombord	—	15.00
---	---	-------

I Anledning af Pesetaens Værdi, og de uhørte Skatter, som Kjøbmænd og Skibskommissionærer har at erlægge, holder det herværende Handelskammer paa at udarbejde og overlægge om Antagelse af en ny, med Forholdene stemmende Kommissions-Tarif.

Tarif No. 1.

Tarif over Kaiafgifter, som Skibe, der fortøies ved Jernbanebroen i Puntales, har at erlægge:

	Skibets Drægtighed Afgift pr. Dag	
	i Reg.-Tons.	Pesetas.
Seilfartøier under	50	5.00
— fra	50 til 100	7.50
Dampfartøier under	50	7.50
— fra	50 til 100	10.00
Seilfartøier -	101 - 300	15.00
Dampfartøier -	101 - 300	20.00
Seilfartøier -	301 - 500	20.00
Dampfartøier -	301 - 500	25.00
Seilfartøier over	500	30.00
Dampfartøier -	500	40.00

Nærmere Bestemmelser om denne Tarif.

1. Afgiften betales fra den Dag, Skibet fortøier, samt for alle de øvrige Dage, Skibet, af hvilkensomhelst Grund, bliver liggende dersteds, Søn- og Helligdage iberegnet.
2. Afgiften beregnes fra og med den Dag, da Permit til at fortøie er erholdt, saafremt alle Pladse ikke er optaget, i hvilket Tilfælde Afgiften beregnes fra og med den Dag Plads bliver ledig.
3. Med behørig Permit af vedkommende Myndighed tillades Skibe at fortøie langsmed andre Skibe, som ligger ved Broen, men er Afgiften for dem den samme, som om de var fortøiet ved selve Broen.
4. Saafremt ved Andragende om at erholde Permit til at fortøie, Skibets Drægtighed angives mindre end den i Virkeligheden er, paalægges dobbelt Afgift, beregnet efter det rigtige Tonestal.

Andre Betingelser.

1. Konsignatører eller Førere af Skibe, som ønskes fortøjede ved Jernbanebroen i Puntales, skal derom gjøre skriftligt Andragende til Jernbaneselskabets Ombud, hvori bør opgives:
 Skibets Navn, om det er Damp- eller Seilskib, dets Antal Register-ton, for derved at kunne fastsætte behørig Kaiafgift.
 Om Skibet skal losse eller laste, eller begge Dele.
 Med største Nøiagtighed skal opgives Beskaffenheden af de Varer, som Skibet laster eller lossen, og deres Tontal.
2. Andragende om Fortøjning ved Broen skal afgives i god Tid for at Jernbaneselskabets Ombud skal kunne foranstalte det Fornødne.
3. Jernbaneselskabets Ombud giver Kvittering paa Andragendet om Fortøjning ved Broen, og, hvis Plads der er ledig, Permit til straks da at iværksætte Fortøjningen. Hvis Plads ikke findes for Skibet til at fortøie direkte ved Broen, gives Permit til at fortøie, naar Plads bliver ledig, saafremt ikke Skibets Konsignatør eller Fører anholder om at fortøie ved Ydersiden af et Skib, som allerede ligger ved Broen, i hvilket Tilfælde, hvis vedkommende Autoritet dertil giver skriftlig Tilladelse, Permit strax udfærdiges til at fortøie paa nævnte Maade.
4. Skibenes Fortøjning ved Broen iværksættes efter Tur og Orden, der beregnes efter den Datum, da Kvitteringen paa Andragendet om Fortøjning er udstedt.
5. For at iværksætte Lastning eller Losning skal Vedkommende i god Tid overlevere Toldpermit til Jernbaneselskabets Ombud.
6. Hvis noget Skib, naar Tiden for Lastning eller Losning efter Pladsens Kutymer indtræder, ikke er færdigt til dette Arbejde, eller i Mangel af de for nævnte Operationer foreskrevne lovlige Papirer taber sin Tur dertil, kan det kun fordre den derefter først ledige Plads. Naar saadan Standsning indtræffer under Skibenes Lastning, debiterer Jernbaneselskabet P.tas 0.25 pr. Time for hver optaget Jernbanevogn.
7. De Beløb, som efter denne Tarif er at erlægge, skal ufortøvet indbetales til Jernbaneselskabet.
8. Det er tilladt at losse eller laste ved Jernbanebroen alle Slags Varer, som i saadant Øiemed afleveres til Jernbaneselskabet, selv om disse Varer kun er bestemt til Omlastning fra et Skib til et andet.

9. For Skade, der forårsages af Skibe, der fortøier ved denne Bro, enten paa Broen eller paa Jernbanens Material eller paa Broen værende Varer, er Eierne ansvarlige.
10. Jernbaneselskabet forpligter sig kun til at modtage og aflevere Varer ved Skibets Side, som Brug er i denne Havn, men befatter sig ikke med at arbejde ombord for Losning eller Lastning.

Tarif No. 2.

Tarif over Kaiafgifter, der erlægges af Skibe, som fortøier ved Jernbanebroen i Trocaderos Station.

	Ved Kaien ved	
	Britannia Pier i Puntales Red.	Kanalerne i Trocadero.
For Skibe	pr Ton à 1000 Kg.	
som baade laster og losser	P.tas 0.37 $\frac{1}{2}$	P.tas 0.25
- kun losse	— 1	— 0.75
For Lægtene	— 0.50	— 0.25

Anmærkning. Mindre Fartøier, som alene fortøier for fra de nævnte Kaier at transportere Varer til Skibe liggende i Havnen, er fri for Kaiafgifter.

C. Segerdahl.

Smyrna.

Af norske Skibe ankom med Ladning til Hovedstationen fra fremmede Steder 2 Skibe dr. 2 667 Tons, i Ballast 5 dr. 5 750 Tons og til Vicekonsulaterne med Ladning 11 dr. 7 906 T. og i Ballast 1 dr. 120 Tons, alle Dampskibe, samt til Aivaly 1 Seilskib dr. 120 T.

Der afgik fra Hovedstationen til fremmede Steder med Ladning 8 dr. 8 637 Tons og fra Vicekonsulaterne med Ladning 6 dr. 2 056 Tons og i Ballast 5 dr. 5 750 Tons.

Bruttofragter for Indgaaende ved Hovedstationen £ 2 040, for Udgaende £ 6 760.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Kr. 683, ved Vicekonsulaterne Kr. 553—60, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 276—80. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Kr. 20, ved Vicekonsulaterne Kr. 458—25, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 229—10. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 1 208—92. Expeditionsafgifter af svenske Expeditioner Kr. 40.

Aarsberetning dateret 28 Februar 1894.

Aaret 1893 har i enhver Henseende været det uheldigste paa mange Aar. Kolera, Karantæne og Jordskjælv standsede Handelen, hindrede Skibsfarten og spredte Uro blandt Beboerne af Anatolien, der nedsank i Elenighed. Paa Grund af de nævnte Omstændigheder ophørte de store Damp-

skibslinier med sine Reiser og ankom kun med lange Mellemrum, Jernbanerne standsedes i nogen Tid for at begrænde Epidemiens Fremgang.

Af norske Dampskibe ankom til Smyrna 7, 8 417 T., Mersina 2, 998 T., Beyruth 7, 5 910 T., Alexandrette 2, 998 T., og til Aivaly et norsk Seilskib dr. 120 T.

Udgifter erlagt i Smyrna af et norsk Dampskib paa 1127 Reg.-Ton, ankommet med Kul, afgaaet i Ballast:

Sundhedsafgift £	3--17--4		£ 103--10--1
Fyrafgift	6--12--3	Toldattest	0--10--1
Karantæne, Vagt	0--15--3	Vandforsyning	1--14--0
Fortøining	0--1--1	Agentprovision	5--5--0
Lodsning 2 Gange	4--0--0	Sundhedsvagt	0--3--4
Stuvning og Losning af Kul	88--4--2	Konsulatafgift	4--10--6

£ 103--10--1

£ 115--13--0

Til Vicekonsulaterne i Scala Nova, Samos, Chios og Mitylene, ankom intet svensk eller norsk Skib, da disse Havne var spærret ved Karantæne. Varelagrene var overfyldt af Vin og Frugter, til allerede yderst lave Priser; Varerne tabte sig og Eierne blev ødelagt.

De norske Dampskibe, der, undertiden 4—5 Gange aarlig, gaar mellem Smyrna, Tschesme, Scalanova, Samos, Chios og Mitylene, maatte betale 6 Gange Fyr- og Sundhedsafgift, hvilket er et stort Tillæg i deres Udgifter, især da den tyrkiske Regjering hidtil har opkrævet disse Afgifter efter det gamle norske Tonnagesystem; nu har, takket være Initiativ fra vor Legation i Konstantinopel, de tyrkiske Myndigheder i Smyrna og Distriktets Vicekonsulater faaet Paalæg om at erkjende det engelske Moorsom System.

Efter Cirkulære fra det norske Indredepartement af 23 September 1890 erlægges Konsulatafgift af norske Dampskibe efter den engelske Regel her og ved Vicekonsulaterne. Det er dog meget vanskeligt at paase Udførelsen heraf; thi naar en Reder slutter Fragt for en vis Tid (time charter) med Agenter, der tilbyder en bestemt Sum, enten for Reisen eller Maaneden med alle Udgifter, Kul indbefattet, for Befragterens Regning, har Konsulatet ingen Adgang til at kontrollere Skibsførerens Papirer; ofte har endog Agenterne faaet Skibsførerne til ikke at indfinde sig paa Konsulatet for selv at beholde Konsulatafgifterne; dette har hændt flere Gange paa Kysten af Syrien.

Sundhedstilstanden. Indtil 14 Juli var Smyrnas Sundhedstilstand fuldkommen god, da der pludselig omkring den 20de opstod et Rygte om at Koleraen var udbrudt; Smitten var bragt af en Baadfører, der havde medført en syg Passager fra Lazarettet i Clazomenes, og som døde om Natten. Denne Efterretning virkede som et Lynslag paa Befolkningen, der erindrede sig Ulykken i 1865; man flygtede fra Byen og spredte sig paa Landet. Efter faa Dage havde 65 000 Personer forladt sine Boliger og begivet sig til Landet. De kristne Kvarterer blev forladt og Gaderne, der bestænkedes med desinficerende Stoffe og gennemstreifedes af vilde Hunde, lignede en beleiret By. Tropper blev stationeret Dag og Nat for at forebygge Tyveri. Fra Konstantinopel blev af Regjeringen sendt en Lægekommission for at tage nødvendige Forholdsregler for at standse Koleraens Gang. Den arbejdede med Held; Husene i de frankiske Gader, hvor der

var Kolera, blev strax afspærret, de Syge indlagt i Barakker langt udenfor Byen og Husene rensed og lukket. Herved standsedes Sygdommen. De fleste Syge og Døde var Jøder, som paa Grund af det slette Vand og deres personlige Skiddenfærdighed blev Ofre for Sygdommen. Takket være de trufne Forholdsregler begrænsedes Antallet af de Døde til ca. 500 paa en Befolkning af 300 000.

Paa Grund af Sygdommens Udbredelse til alle Dele af Byen indskrænkede de fleste Handlende sine Forretninger i saadan Grad, at disse kunde siges ganske at standse; det tidligere Liv paa Bazarer, Kaier og Toldboden afløstes af fuldstændig Stilhed. De store Handelshuse har senere søgt at erstatte de herved forvoldte Tab ved en forøget Exportvirksomhed, undtagen for Varer, for hvilke Sæsonen allerede var forbi.

Figen. Figentræet er Hovedtræet i denne Provinds og hører særlig hjemme her i Landet. De Forsøg, der er gjort paa at overføre det til Europa og de forenede Stater er ikke lykkedes; efter nogen Tid mister Frugten sin fortrinlige Smag og bliver lig det indfødte Figentræs. Varens Behandling bestaar i en Sortering, der foretages af Producenten, hvorpaa Figenerne lægges i Kasser af Træ eller Pap enten fladt eller i Rækker. Under dette Arbejde har Arbejderne tilstede Søvand, hvori de dypper sine Hænder, og som har den Egenskab at bevare Frugten og gjøre den sødere.

Da den amerikanske Konsul i Smyrna afgav sin Rapport om Koleraen, gjorde han opmærksom paa, at det Søvand, der blev benyttet til at fugte Figenerne blev taget fra Steder, hvor Kloakerne udførte al Urenlighed fra Byen, og at Frugten kunde medføre Smitte; hvis den ikke blev desinficeret. Den 10 August blev til Svar herpaa udfærdiget følgende Cirkulære:

„I Betragtning af denne Havns nuværende Sundhedstilstand henledes Frugtexportørers Opmærksomhed paa følgende Bestemmelse i Artikel 7 i de forenede Staters Karantænelov af 24 Februar 1893:

Fødevarer, Grønsager i naturlig Tilstand, Frugt, frisk eller tørret, usaltet Kjød eller Produkter deraf, Fjærkræ, Smør, Melk, Ost, Margarin, Æggehvide og lignende, kommende fra kolerasmittet Sted, bør ikke indføres. Intet Middel kjendes til Desinfektion af saadanne Varer.“

Byens Handelsstand havde Grund til Uro herover; thi da de forenede Stater tager Tredieparten af Høsten af Figener, vil Frugthandelen lide et uhyre Tab ved dette Markeds Lukning. Figenhøsten anslaaes til ca. 11 000 Tons der ligger enten paa Jernbanens eller Bazarernes Oplagshuse uden at kunne expederes; de 40 000 Arbeidere, der fandt sit daglige Brød herved, mistede det, og underholdtes ved Fattigunderstøttelse.

Prisen paa Figen var meget lav; de solgtes til P 44 pr. Kvintal for ordinære, 56 for 2den Sort, Elemé 85 do. En stor Del ordinære Figen sendes til Østerrige over Fiume og Triest; deraf fabrikeres et Surrogat for Kaffe. Figen til Destillation sælges til 34 P pr. Kvintal à 56 Kilogram.

Rosiner. Før Phylloxeraens Invasion var Prisen for sorte Druer i Smyrna 22—30 P. pr. Kvintal; siden steg Prisen paa Grund af stor Efterspørgsel fra Frankrige til 150 Piastre pr. Kvintal; nu, da Tolden paa Vin og sorte Druer i Frankrige har hindret Udførsel af Varen dertil, er Prisen faldt til P. 10 pr. Kvintal, og Salg kan endog ikke finde Sted til denne Pris, hvorfor man gjør Kager deraf til Foder for Dyr. Paa Grund af de lave Priser for Druer, har Producenterne overalt borttaget Vinstokkene og plantet Korn i Stedet; Indtægten heraf er dog ikke nok til Livsophold, og

den tyrkiske Regjering paatænker nu, for at opmuntre Dyrkningen, at anlægge Spritfabriker og forhøje Tolden paa fremmed Sprit.

Sultaniner. England tager den største Del af Høsten heraf. Priserne er pr. Kvintal f. o. b. i Sække: Vourla prima P. 32, extra 38, extrissima 48—55. Chesmé, prima 35, extra 40, extrissima 50—52, ordinær 25.

Røde Druer. Høsten var meget stor, 50—60 000 Tons, Salget meget begrændset og Priserne lave. Man betalte: Vourla P. 30, f. o. b. extra 37 i Sække, Tshesme lma 39, extra 41, extrissima 69. De mod Nord afsendte Druer koster 3 P. mere, da de sendes i Kasser.

Byg gik meget ned formedelst ringe Efterspørgsel; Prisen var P. 9 pr. Kileh extra P. 13, Ouschak P. 12—16.

Hvede. Der var ringe Salg paa Grund af vanskelig Transport. Priserne gik ned og var fra 40—55 Paras pr. Oke.

Af Olivenolie var Høsten meget god. Frugten er meget sund og holder sig fast paa Træet. Der betales 3 P. pr. Oke eller 132 P. pr. Kvintal. Høsten anslaaes til 35—40 000 Ts.

Indførselen led ogsaa af Epidemien. Middelklassen, der lever af Detailhandel, lider meget; de fleste holder vistnok sine Udsalg aabne, men sælger Intet, da der ganske mangler Kjøbere. De Handlende kan saaledes ikke opfylde sine Forpligtelser og fornye sine Indkjøb hos Fabrikkerne. For denne Slags Handlende vil Bankerne indrømme en Frist af 3—4 Maaneder med Betaling af Vexler for at de skal kunne fortsætte sine Forretninger uden at deres Kredit skal lide, ligesom Tilfældet var i Hamburg forrige Aar og andetsteds under lignende Forhold.

Fra Norge indførtes kun faa Varer, 15 Kasser Øl, 12 Kasser Klipfisk i Stykker, benfri, og 2 Kasser svenske Fyrstikker. Bord eller Kasser til Frugt indførtes ikke paa Grund af de høje Priser.

Af Metaller indførtes lidet i 1803. Priserne var for svensk Stangjern P. 80 pr. Kvintal, engelsk 54, belgisk 47, Bundtejern, svensk 70, engelsk 67, Jernbaand, belgiske 68, Jernblik, do. 63—60, T Jern 61, Points de Paris, belgisk 54 i Barils, franske 46, Staal, P. 96 pr. Kasse, Tin P. 615 pr. Kvintal, Blik 170 for 2 Kasser. Hagl, 3 P. pr. Oke, Kobber P. 10 pr. do., Zink P. 271 pr. 100 Kg.

Manufakturvarer. Efterspørgselen var ringe, da Kjøberne ikke kunde komme til Smyrna paa Grund af Karantænen. Priserne var lave.

Fragter. Byg 2 sh.—2 sh. 3 d pr. Qvr. à 400 lbs, Bønner 2 sh. 3 d pr. 480 lbs, Ben 20 sh. pr. Ton weight, Tæpper 15—20 à 35—40 pr. Ton Maal, Bomuld 7 sh. 6 d pr. do., Smergel 10 sh. pr. do. Vægt, Frugt 20—30 à 47 sh. 4 d pr. do., Galæbler 20—25 sh. pr. do., Gummi 20—25 sh. pr. Ton Maal, Lakrits 15—17 sh. pr. do. Vægt, Kræprødder 10 sh. pr. do. Maal, Olivenolie 20 sh. pr. do. Vægt, Opium 80—120 sh. pr. do. Maal. Scammonium $\frac{1}{2}$ pCt. ad valorem, Faareuld, presset 9—15 sh. pr. Balle, do. upresset, 60—85 sh. pr. Ton Vægt, Huder 50—70 sh. pr. do., Tobak 25 sh. pr. do., Valonea 15—20 sh. pr. do., Yellow berries 25—30—50 sh. pr. do., Svampe 40 sh. pr. Ton Maal.

Fragterne er til London, Liverpool, Bristol; de er nu i Nedgang.

Fragterne til Hamburg, Christiania og Stockholm var fra 10—15 sh. med hollandske eller danske Dampskibe.

Til Smyrnas Havn ankom af Dampskibe: franske 157, dr. 194 984 T., danske 13, 19 948 T., tyske 56, 69 488 T., østerrigske 166, 178 195 T., engelske 289, 305 017 T., tyrkiske 200, 201 070 T., egyptiske 53, 52 150 T., russiske 50, 74 120 T., italienske 25, 36 146 T., hollandske 10, 6 936 T., græske 16, 6 555 T.

Seilskibe: østerrigske 9, 1 809 T.

Kurser:	Frankrige kort	219 ³ / ₄	3 Mdr.	218 ¹ / ₄	Sigt	220 ¹ / ₂
	London	— 138 ¹ / ₂		— 137 ¹ / ₂		— 139
	Triest	— 440 ¹ / ₂		— 435/40		— 442/40
	Tydskland	— 270/40		— 266/40		— 272/40
	Holland	— 453/40		— 450/40		— 455/40
	Italien	— 189/40		— 186/40		— 192/40

Pengekurser. Pund Sterling 138, tyrkiske Pund 125, Medjed 23.15 Napoleon 109¹/₂, Rupee 9 P.

Konsulatets Adresse er Rue Franque, Ferkhoiné Maltass ligeoverfor Kirken St. Photinie. Aabent 9—12 og 2—5.

Aleppo. Sundhedstilstanden i 1893 var udmærket. Ro og Sikkerhed herskede overalt. Handelen var meget ringe og Forbruget af indførte Varer lidet paa Grund af at alle Byer og Landsbyer i Provindsen forsyner sig i Beyruth, der paa en vis Maade er bleven Provindsens Hovedoplæg. Aleppo er ikke længere den store By, som før ved talrige Karavaner fik Skatte fra Indien, Persien og Mesopotamien; efterat Søveien er lettet ved Dampskibe, Suezkanalen og paa anden Maade, er disse Lande kommet i mere direkte Forbindelse med Europa, og Aleppo har nu kun et lidet Opland.

Hveden sælges nu til P. 50—65 pr. Shumbol = 63 Oker, (Konstantinopel). Ingen Efterspørgsel. Byg P. 26 pr. do., Mel P. 2¹/₂ pr. Rotolis. Andre Fødemidler er billige og i Overflod. Kurs paa London 3 Mdr. P. 139, à vista P. 140, Paris, 220—40 og 226—40.

Alexandrette. Der ankom 2 norske Dampskibe. Sundhedstilstanden var ganske god. Regnskyl efterfulgt af kvælende Hede, bevirkede dog Febre, hvoraf man led meget i hele den varme Tid. Kvægst Pest herskede paa Amuks Sletter, hvor der er stor Kvægavl.

For Handel og Agerbrug var Aaret uheldigt. Kornhøsten var ringe og Priserne i Konsumtionslandene, Frankrige, England og Italien hindrede ganske Export. Udførselen af Uld hindredes af Protektionstolden i Amerika og den der herskende Finantskrise, hvilken ogsaa standsede Exporten af Lakrits, hvoraf der i 1893 var stor Produktion. Derimod var Indførselen uforandret.

Jernbanearbejderne paa Banen Damask, Aleppo, Beredjik, hvorpaa Hr. Moutran har faaet Koncession af Porten, er endnu ikke begyndt. Denne Linie antages alene at ville blive til Nytte ved en Sidelinie til Alexandrette, som er den virkelige Havn for det Indre.

Beyruth. Skibsfarten var i 1893 meget stor paa Grund af Transport af Materiel for Jernbanen, Sporveien og Havnen. Der ankom 7 norske Dampskibe dr. 5 910 T. Et norsk Dampskib befragtedes af Cyp Fabre &

Co. i Marseille for frs. 7 500 pr. Maaned i Time Charter, alle Udgifter samt Kul for Befragterens Regning. Den kom fra Marseille, Jaffa og Caiffa og afgik til Alexandrette, udlossede 68.70 Tons Stykgods, indtog 4.70 og indbragte frs. 2 687 i Fragt. Paa Retur tager den ogsaa Passagerer.

Udgifter betalt i Beyruth af C. Fabre & Co.s Agent.

Udlosning 68 Tons à 3 frs.	frs.	204.00
Stempel fra Toldboden	—	1.20
Fyrafgift, 455 Reg.-Tons, English Rule	—	49.00
Sundhedsafgift	—	49.00
Agentprovision 5 pCt. for Udgaende, 2 pCt. Indgaende:		
for frs. 1 614 indgaende Fragt	frs.	32.28
- — 1 073 udgaende	—	53.65
	—	85.93
Konsulatafgift	—	44.00
	frs.	433.13

Udgifter for et Skib paa 805 Ton.

Stuvning, 805 Ton à 6 d	£	20.	2.	6
Agentprovision	-	5.	5.	0
Kopie af Manifest og Stempel	-	0.	7.	0
Fyrafgift	-	3.	17.	10
Sundhedsafgift	-	3.	10.	6
Karantæne	-	0.	3.	0
Konsulatafgift, $\frac{1}{2}$	-	1.	19.	0
	£	35.	4.	10

Udgifter for et Dampskib dr. 1000 Reg.-Ton i Beyruth.

	pr. 1 Dag.	Ved Losning af 1000 Ton i 5 Dage.
Losning kræver ca. 20 Arbeidere à 2—3		
frs. daglig for Skibets Regning	frs. 64.00	300.00
En Stevedore à frs. daglig	— 6.00	30.00
Der losses 250 T. daglig £ 0—0—3 For		
store Gjenstande paa 2 Tons og mere akkor-		
deres med Stevedoren.		
Fyrafgift, 20 Paras pr. Ton indtil 800 T.,		
og 8 Paras for hver Ton over 800 P. 440	— 101.20	101.20
Sundhedsafgift erlægges i første Havn		
alene, hvis Attesten løses efter Reglemen-		
tet, i modsat Fald i hver Havn:		
indtil 500 Ton	frs. 57.50	
de øvrige 500 Ton	— 35.10	
	— 92.60	92.60
	frs. 263.80	523.80

2 Kopier af Manifestet og 2 Stempler . . .	frcs.	1.75	1.75
Gratifikation for Toldmanifest	—	4.25	4.25
Konsulatafgift	—	88.20	88.20
Baadleie	—	8.00	20.00
Smaa Udgifter	—	8.00	22.00
		frcs.	374.00
			660.00
Havneafgift: 12 Dages Ankring eller Fortøining, pr. engelsk Reg.-Ton 10 Paras for 3 Dage			
	—	58.65	117.30
Fortøiningsafgift ved Kai, for 6 Timer og mere P. 25, for hver Time over 5 P.	—	26.45	136.85
		frcs.	459.10
			914.15
Agentprovision. Entry & Clearance er £ 5. 5. 0	—	131.25	131.25
		frcs.	590.35
			1 045.40

For Losning af Kul betaler Skibet 2 frcs. pr. Ton ialt. Der erlægges hverken Lodsafgift eller Honorar til Havnekapteiner.

Kommission for de regulære Linier, 5 pCt. af udgaaende Fragt, 2 pCt. af indgaaende.

For ikke faste Dampskibe, der kun ankommer for at losse, er Agentprovisionen (Entry & Clearance fee) £ 5. 5. 0.

Hvis Dampskibet alene ankommer for Ordre eller Havari er Agentprovisionen kun £ 2 2 sh.—£ 2 10 sh.

Kurtage. Naar Skibsmæglerne befragter et Dampskib, for at indtage en hel Ladning, erlægges sædvanlig $\frac{1}{3}$ af de 5 pCt., høist 2 pCt.

Adressekommission betales sædvanlig af Dampskibets Afleder eller Befragter.

F. W. Spiegelthal.

Riga.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1894.

Den norske Skibsfart paa Distriktet i 1893 udgjorde:

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragt i Kroner.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.		Ant.	Tons.	Seilskibe.	Dampskibe.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.				
I. Ankomne.											Kr.	Kr.
Fra Norge til Hovedstationen .	10	817	25	6 612	1	229	-	-	36	7 658	13 100	89 300
- Norge til Vicekonsulstationerne	14	1 032	26	5 103	-	-	-	-	40	6 135	14 050	57 050
- andre Lande til Hovedstationen .	43	14 799	5	5 500	7	1 426	11	5 268	66	26 993	284 810	84 600
- andre Lande til Vicekonsulstationerne . .	13	3 988	9	5 818	3	190	27	9 595	52	19 591	128 550	102 100
Ialt	80	20 636	65	23 033	11	1 845	38	14 863	194	60 377	440 510	333 050
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen .	1	41	3	870	-	-	2	547	6	1 458	200	7 620
- Norge fra Vicekonsulstationerne	1	207	2	554	4	734	6	1 033	13	2 528	1 800	5 400
- andre Lande fra Hovedstationen .	56	14 917	33	15 292	4	2 314	2	419	95	32 942	158 550	182 050
- andre Lande fra Vicekonsulstationerne . . .	21	3 106	45	13 928	5	1 380	7	4 533	78	22 947	26 000	152 910
Ialt	79	18 271	83	30 644	13	4 428	17	6 532	192	59 875	186 550	347 980

Af svenske Skibe ankom 336 dr. 100 910 Ton.

For Ordre ankom 1 norsk Skib dr. 77 Ton.

Dampskib „Toldinspektør Thue“ af Christianssund og Bark „P. A. Munch“ af Lyngør forliste i Aaret, det første ved Runø, det sidste ved Steinort paa Kysten af Kurland.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Rub. 1 137.13, ved Vicekons. R. 387.88, hvoraf tilfaldt Konsulskassen R. 418.94. Af svenske Skibe ved Hovedst. R. 870.24, ved Vicekons. R. 2 065.40, hvoraf tilfaldt Konsulskassen R. 1 032.55. Expeditionsafgifter af norske Exp. R. 86.90, svenske R. 72, fælles R. 2.20.

Paa norske Skibe afmønstredes 29, paamønstredes 26 Mand. Konsulatets Adresse er No. 7 grosse Schlosstrasse, aabent 10—4.

Den norske Søfart paa Distriktet tiltog med 27 Skibe og 3 708 Ton mod 1892. I Forhold til Middeltallet i Aaret 1889—93 viser den norske Skibsfart en Nedgang af 5 Skibe men en Tilvæxt af 2 942 Tons.

Distriktets Havne besøgt af følgende Antal norske Skibe: Riga 102, dr. 34 652, Ton, Libau 72, 22 818 T., Pernau 6, 2 080 Ton, Windau 8, 830 Ton.

Til de Havne i Distriktet, hvor de forenede Riger har Konsulater, ankom ialt 2 556 Skibe dr. 1 314 924 T. mod i 1892 2 539 dr. 1 257 035 T. Af de ankomne var 643 engelske, 505 danske, 500 tyske, 336 svenske, 326 russiske, 194 norske, 38 hollandske, 6 belgiske, 6 franske, 1 østerrigsk, 1 italiensk. De norske Skibes Andel i denne Fart var i Antal 7.59 % og i Drægtighed 4.59 %.

Sammenholdt med Gjennemsnittet i Aarene 1889—93 viser Søfarten en Nedgang af 624 Skibe og 136 318 T.

Efterat det under $15\frac{1}{27}$ Juli 1893 var bestemt af Finantsministeren, at, i Forbindelse med de forhøiede Toldsatser paa Varer af tysk Oprindelse skulde erlægges Afgifter af ankommende Skibe under tysk Flag med 1 Rubel pr. Læst à 2 Ton ved Ankomst og samme Beløb ved Afgang istedet for den Afgift af 10 Kopek pr. Ind- og Udgaende, som hidtil var erlagt saavel af tyske som andre privilegerede Landes Skibe, var det at vente, at denne Forskrift skulde virke lammende paa den tyske Søfart paa dette Land. Nedgangen i Antallet af de i Aarets 5 sidste Maaneder ankomne tyske Skibe var dog ikke saa stor som man skulde tro, da Rederierne for de Dampskibe, som underholder regulære Forbindelser mellem russiske og tyske Havne i Paavente af et lykkeligt Resultat af de svævende Traktatunderhandlinger mellem Rusland og Tydskland ikke troede at burde afbryde Reiserne og derved give andre Landes Skibe Indpas i Konkurrencen. Nedgangen i den tyske Skibsfart paa Riga Distrikt var, sammenholdt med Gjennemsnittet for 1889—93, 360 Skibe og 144 952 Ton. I de 5 sidste Maaneder af Aaret skal af ankommende tyske Skibe være erlagt 58 000 Rubel høiere Afgifter end inden sædvanlige Forhold skulde have været betalt. Det er saaledes ikke Smaabeløb som den tyske Skibsfart har maattet udrede i Anledning af den i snart $\frac{3}{4}$ Aar udkjæmpede Toldkrig mellem Rusland og Tydskland.

Fra Norge ankom med Ladning 75 norske Skibe, dr. 13 564 Ton, mod i 1892 58, dr. 11 812 Ton.

Af de til Distriktet med Ladning ankomne norske Skibe medførte 85 Fiskevarer, 17 Farvetræ, 16 Kridt, Ler og Sten, 10 Stenkul, 4 Salt, 3 Stykgods, 3 Soda, 2 Kopra, 2 Harpix, 1 Malm, 1 Gjødningsstof, 1 Tjære. Af de afgaaede medførte 73 Trævarer, 40 Korn, 32 Oliekager, 1 Hamp og Lin, 3 Stykgods, 20 Hø, 2 Olier og 2 Gibssten.

Af de fra fremmede Lande med Ladning ankommende norske Skibe ankom 1 fra Tydskland, 1 fra Danmark, 39 fra Storbritanien, 3 fra Frankrige, 4 fra russiske Sortehavshavne og 21 fra Nordamerika og Vestindien. Til fremmede Lande afgik 13 til Tydskland, 31 til Danmark, 79 til Storbritanien, 6 til Nederlandene, 4 til Belgien, 9 til Frankrige, 2 til Portugal og 1 til Spanien.

Fragter: Bord og Planker pr. Std.: Tyske Østersøhavne Rm. 21—22, do. Nordsøhavne Rm. 24—30, Belgien frcs. 30—33, Nordfrankrige frcs. 35—36, Vestfrankrige frcs. 40—42, Englands Østkyst sh. 18—22 6 d, do. Sydkyst sh. 25—28, do. Vestkyst sh. 22 6 d—30; Bjelker pro load: Englands Østkyst sh. 7—8, do. Sydkyst sh. 8 6 d—9 6 d, do. Vestkyst sh. 7 6 d—10; Lægter pr. Fav: Englands Østkyst sh. 35—40, do. Sydkyst sh. 42 6 d—50, do. Vestkyst sh. 37 6 d—50; Aspetræ pr. Kubikfod: Sveriges Østkyst Øre 14—16, Havne ved Wetteren Øre 23—24, Havne ved Wenern Øre 24—25, Sveriges Vestkyst Øre 18, Norge Øre 18—20 tyske Havne pf. 18; Pibestav pr. mille: £ 17 sh. 10 d—18; Rug pr. 2 000 Kg.,

Sveriges Østkyst Rm. $9\frac{1}{2}$ —15, do. Vestkyst Rm. 12—16, Danmark Rm. 12—16, tyske Østersøhavne Rm. 10—12; Klid pr. 2 000 Kg.: Sverige Rm. 18—22; Hamp pr. Last: Sverige Kr. 18—20, Norge Rm. 20—25, Danmark Rm. 18—22, pr. Ton: Englands Østkyst sh. 16—17 6 d, do. Sydkyst sh. 22 6 d; Linfrø pr. 2 000 Kg.: Sverige Rm. 12—14, Danmark Rm. 12—16, tyske Østersøhavne Rm. 10—12; Oliekager pr. 2 000 Kg.: Sveriges Østkyst Rm. 12—16, Danmark Rm. 13—18, tyske Østersøhavne Rm. 12—14; pr. Ton: England sh. 7—10; Stenolie pr. Fad: Sverige Rm. 1 50—1 75, Danmark Rm. 1 50, tyske Havne Rm. 1.

Indførselen til Distriktet af norsk og svensk Sild i 1893 var 217 760 Tdr. mod 194 936 i 1892. Deraf indførtes til Riga 113 960 Tdr., til Libau 93 963 Tdr., Pernau 5 239 Tdr. og Windau 4 598 Tdr. Af Indførselen bestod 160 223 Tdr. af norsk og 57 537 Tdr. af svensk Sild mod resp. 102 766 og 92 170 Tdr. i 1892. Den til Riga fra de forenede Riger i 1893 indførte Sild bestod af 76 298 Tdr. Fedsild, 17 241 Tdr. Vaarsild og 12 118 Tdr. Slosild. Af skotsk Sild indførtes i 1893 til Riga 10 545 Tdr. og til Libau 118 650 Tdr. eller ialt 129 195 Tdr. mod 131 360 Tdr. i 1892.

Nedenstaaende Tabel udviser fra hvilke Steder den til Riga ankomne Sild er indført og Resultaterne efter Vragningen:

Norsk og Svensk Sild.	Før Vragningen.	Efter Vragningen.	I.	II.	III.	IV.	Bedærvet.
Fra Bergen	Tdr. 51 929 $\frac{1}{4}$	46 877 $\frac{1}{4}$	"	42 191 $\frac{3}{4}$	4 413 $\frac{1}{2}$	272	54
- Chr.sund	- 12 287 $\frac{1}{2}$	10 855	"	9 625	1 123	107	10
- Haugesund	- 10 813 $\frac{3}{4}$	9 690	"	6 697 $\frac{1}{2}$	2 950 $\frac{1}{2}$	42	"
- Stavanger	- 6 667 $\frac{1}{2}$	6 059	"	4 770	1 289	"	"
- Kjøbenhavn	- 6 514 $\frac{1}{2}$	5 675 $\frac{3}{8}$	"	3 790 $\frac{3}{4}$	1 741 $\frac{5}{8}$	143	24
- Gøteborg	- 5 183	4 986 $\frac{1}{2}$	"	2 576 $\frac{1}{2}$	2 144	266	48
- Stettin	- 4 766 $\frac{1}{2}$	4 138	"	2 152 $\frac{1}{2}$	1 746 $\frac{1}{2}$	239	3
- Lysekil	- 2 102	2 086	"	2 000	86	"	"
- Mosjøen	- 1 880	1 662	"	1 075	501	86	"
- Stockholm	- 1 745	1 530 $\frac{1}{4}$	"	677 $\frac{1}{4}$	787	66	3
- Throndhjem	- 701	607 $\frac{1}{2}$	"	394 $\frac{1}{2}$	193	20	2
- Kalmar	- 600	512	"	"	410	102	1
- Libau	- 345	339	"	337	2	"	"
- Lübeck	- 63	55 $\frac{1}{2}$	"	36 $\frac{1}{2}$	19	"	"
- Leith	- 60	58	"	29	28	"	"
Tilsammen	Tdr. 105 657 $\frac{5}{8}$	95 130 $\frac{3}{8}$	"	76 353 $\frac{1}{4}$	17 434 $\frac{1}{8}$	1 343	145
- Bergen	- 2 839	endnu ikke undergaaet Vragning.					
- Lysekil	- 2 299						
- Gøteborg	- 1 965						
- Stavanger	- 1 199						

Tilsammen Tdr. 113 959 $\frac{5}{8}$

Skotsk Sild:

Fra Fraserburgh Tdr.	4 703	4 637 $\frac{1}{2}$	"	3 914	723 $\frac{1}{2}$	"	"
- Stonehaven -	2 386	2 375	"	2 202	173	"	"
- Peterhead -	1 804	1 740	"	1 065	645	30	"
- Stettin&Libau -	1 651 $\frac{1}{2}$	1 606 $\frac{3}{8}$	"	1 215 $\frac{3}{8}$	309 $\frac{3}{4}$	81	"
Tilsammen Tdr.	10 544 $\frac{1}{2}$	10 358 $\frac{7}{8}$	"	8 396 $\frac{5}{8}$	1 851 $\frac{1}{4}$	111	"
Ialt Tdr.	124 504 $\frac{1}{8}$	105 489 $\frac{1}{4}$	"	84 749 $\frac{7}{8}$	19 285 $\frac{3}{8}$	1 454	145

Følgende Priser, deri indbefattet Told og andre Udgifter, noteredes i Riga paa efternævnte Slags Sild: Vaarsild, stor April—Mai Rubl. 11—11 $\frac{1}{2}$, December Rub. 8—8 $\frac{1}{2}$, middels Rub. 10 $\frac{1}{2}$ —11 og 7 $\frac{1}{2}$ —8, smaa Rub. 9 $\frac{1}{2}$ —10 $\frac{1}{2}$ og 6 $\frac{1}{2}$ —7; norsk Fedsild KKK Rub. 13—15 og 13—14, KK 12—14 og 12 $\frac{1}{2}$ —13 $\frac{1}{2}$, K Rub. 10 $\frac{1}{2}$ —12 $\frac{1}{2}$ og 11 $\frac{1}{2}$ —12 $\frac{1}{2}$, MK Rub. 9 $\frac{1}{2}$ —11 $\frac{1}{2}$ og 11—11 $\frac{1}{2}$; svensk Sild December KKK Rub. 9 $\frac{1}{4}$ —9 $\frac{1}{2}$ KK Rub. 9—9 $\frac{1}{4}$, K Rub. 8 $\frac{1}{2}$ —9 samt skotsk Sild matjes December Rub. 13—18.

Ved Aarets Slutning opgaves Beholdningerne af Sild i Riga til ca. 38 900 Tdr., hvoraf 30 000 Tdr. norsk, 6 300 Tdr. svensk og 2 600 Tdr. skotsk Sild, og i Libau til ca. 38 000 Tdr., hvoraf 20 000 svensk, 2 000 norsk og 16 000 skotsk.

Den hele Indførsel af Sild i 1893, 346 955 Tdr., overstiger foregaaende Aars Indførsel med 20 659 Tdr. og Middelindførselen i Aarene 1889—93, 262 598 Tdr., med 84 357 Tdr. Indførselen af Sild fra de forenede Riger viser en Tilvækst af 22 824 Tdr. mod 1892 og af 67 198 Tdr. mod Middelindførselen, 150 562 Tdr., 1889—93. Tilvæksten falder alene paa Indførselen fra Norge, thi medens Indførselen fra Sverige i 1893 gik ned med 34 633 Tdr. mod 1892 og 5 650 mod 1889—93, steg Indførselen fra Norge med 57 457 Tdr. mod 1892 og 72 848 Tdr. mod Middeltallet 1889—93. Men paa Grund af denne forøgede Tilførsel, der viser sig langt at overstige Behovet, er, som det ogsaa fremgaar af foranstaaende Opgave over de resterende usolgte Lagere, Salget gaaet senere end ellers, og der har ikke kunnet betinges Priser, fordelagtige for Afskiberne, især da Varen, før den kommer paa Markedet, maa bære Udgifter, der ialt opgaa til ca. 6 Rubel pr. Tønde, nemlig Fragt ca. 80 Kop., Told med Guldagio à 4 Rub., kommunale Afgifter 95 Kopek, Lagringsudgifter etc. 25 Kopek. Af ovenstaaende Tabel over Resultatet af Vragningen af Sild i Riga fremgaar, at Pakningen (Fyldningen) i 1893 i Gjennemsnit var for norsk Sild 10.43 %, for svensk 4.41 % og for skotsk Sild 1.76 %, mod resp. 12.69 %, 4.39 % og 2.31 % i 1892.

Foruden Sild indførtes derhos fra Norge noget Tran og Feltspat. Efter mine Optegnelser udførtes til Norge fra Riga 1893: 27 483 Pud Linfrø, 235 Pud Lin, 18 545 Pud Hamp, 13 485 Pud Traademner, 728 Pud Smør, 618 Pud Oliekager, 6 531 Stkr. Bjelker, Kubber og Pibestav, og fra Libau 47 924 Pud Rug, 20 138 Pud Byg, 124 482 Pud Klid, 77 931 Pud Linfrø og 63 963 Pud Stenolie m. M.

I de senere Aar er næsten stedse taget Forholdsregler eller indtruffet Omstændigheder, som har virket hindrende eller lammende paa Ruslands Handel. Saaledes forhøiedes den 16 August 1890 Tolden med 20 pCt. for at bringe Toldafgifterne i Overensstemmelse med Vexelkursens forandrede Stilling. I Juli 1891 udkom en ny Toldtarif, og 28 Juli s. A. det første af

de mindeværdige Udførselsforbud. Disse Forbud var vistnok ophævet 7 August 1892, men da viste det sig stedse klarere, at Udlandet havde forstaaet i Mellemtiden at finde Udveje til at fylde sit Kornbehov fra andre Lande end Rusland. Juli og August Maaneder 1893 medførte den russisk-tydske Toldkrig, hvis Virkninger varede til ganske nylig eller til den 8/20 Marts, og ikke har været uden Betydning for Distriktet, som for hele Ruslands Havne, da Tydskland med Hensyn til Indførselen hid indtager næste Plads efter England, og i Udførselen næsten staar lige med Belgien og Frankrige.

De mellem Rusland og Tydskland siden 1892 førte Underhandlinger om en Handelstraktat, der kunde skaffe Rusland samme Told paa Landbrugsprodukter, som ved særlige Traktater af Tydskland var tilstaaet Østerrige-Ungarn, Schweiz, Italien og Belgien, ledede ikke til noget Resultat. Ved Ukase af 1 Juli 1893 indførtes derefter i Rusland efter fransk Mønster Systemet med dobbelte Toldtarifer. Før gjaldt i Rusland kun en autonom Tarif. Efter denne Ukase skal de fra 1 Juli 1891 gjældende almindelige Toldsatser som Minimalsatser anvendes paa alle Varer, der er produceret i Lande, hvor russiske Varer ved Indførsel tilstaaes Fordele, hvorimod Varer fra andre Lande skal komme under Maximaltarifen og erlægge Afgifter, der er fra 15 til 30 pCt. høiere end de i Tarifen af 1891.

Ukasen af 1 Juni 1893 syntes næsten udelukkende rettet mod Tydskland. Næsten samtidig eller 5/17 Juni afsluttede Rusland med Frankrige en Handelstraktat, hvorefter Vine, Galanterivarer, Landbrugsredskaber og andre franske Produkter ved Indførsel til Rusland nyder Toldnedsættelser af fra 10 til 20 pCt. af Toldsatserne i Tarifen af 1891, hvorimod Frankrige nedsatte Tolden paa Petroleum, Nafta og Smøreolier.

Ukasen af 1 Juni 1893 og Traktaten med Frankrige, hvis Toldnedsættelser derefter erklæredes at skulle anvendes paa Varer fra alle europæiske Stater undtagen Tydskland, Østerrige-Ungarn og Portugal, samt de forenede Stater, tjente den tydske Regjering til Paaskud for at forhøje den tydske Indførselstold paa russiske Varer med 50 pCt. Rusland besvarede denne Forholdsregel med et Tillæg af 50 pCt. paa Maximaltarifens Satser for tydske Varer, samt med den Bestemmelse, at de under tydske Flag til russiske Havne kommende Skibe skulde ved Ind- og Udgaende erlægge en Læsteafgift af 1 Rubel pr. Last à 2 Ton istedetfor som før 10 Kopek pr. Last ialt.

Paa Grund af disse Forhold vilde Handelsomsætningen have stillet sig langt ugunstigere end Tilfældet blev, hvis ikke Efterspørgselen efter Havre var tiltaget og et relativt bedre Værdiforhold for Rubelen havde fundet Sted. De tidligere Aars Spekulationer paa Rubelmarkedet var i 1893 ophørt paa en mærkbart velgjørende Maade. Omsætningerne, især i Berlin, foregik med større Ro end i 1892, hvorfor ogsaa de ofte uforudseede Forandringer i Rubelkursen ophørte. Den fra 1 Juni 1893 gjældende Forordning om Toldbeskatning af Kreditsedlerne ved Udførsel tilsigtede at stille Udlandets Rubeloperationer under en vis Kontrol. Denne samt andre Foranstaltninger i Øiemed at besvære Arbitrægesalg af Rubel i Udlandet har havt en velgjørende Virkning paa Rubelkursen, der som Følge heraf har antaget en relativt gunstig og fast Holdning.

Kursen paa Berlin pro 100 Rm. var i Januar høiest Rub. 48.12 $\frac{1}{2}$, lavest Rub. 46.82 $\frac{1}{2}$, Februar 46.55 og 46.02 $\frac{1}{2}$, Marts 47.15 og 46.15, April 47.25 og 46.62 $\frac{1}{2}$, Mai 46.72 $\frac{1}{2}$ og 45.65, Juni 46.12 $\frac{1}{2}$ og 45.75, Juli 47.50 og 45.92 $\frac{1}{2}$, August 47.45 og 46.60, September 46.75 og 46.37 $\frac{1}{2}$, Oktober 46.57 $\frac{1}{2}$ og 45.95, November 46.40 og 46.02 $\frac{1}{2}$, December 46.15 og 45.40.

Under hele Aaret var den høieste Kurs 48.12½ og laveste 45.40, samt Middelskursen 46.50¹/₁₂. Aar 1892 vare modsvarende Kurser resp. 50.05, 45.87½ og 48.48½ samt Aar 1891 resp. 52, 40.37½ og 44.72¹/₆.

Distriktets Handelsomsætning paa Udlandet, der paa den ene Side led af den russisk-tydske Handelsstrid, men paa den anden begunstiges af større Efterspørgsel efter Havre og delvis Lin samt af den relativt bedre Vexelkurs, gav derfor ikke et saa ufordelagtigt Resultat, som man skulde vente. Værdien af Indførselen til Distriktets Havne var 49 235 000 Rubel og af Udførselen 85 217 000 Rubel. Hele europæisk Ruslands udenrigske Handel viser for Tiden fra 1 Januar til 1 December 1893 en Omsætning af Rubel 925 115 000 mod R. 772 241 000 i 1892, R. 990 667 000 i 1891 og R. 993 701 000 i 1890. Deraf kommer paa Indførselen i disse Aar resp. R. 387 801 000, 341 178 000, 321 446 000 og 351 366 000, og paa Udførselen R. 537 314 000, 431 063 000, 669 221 000 og 642 335 000. Indførselen viser en betydelig Stigning, hvorimod Udførselen i 1893 vel overstiger den i 1892, men er meget mindre end i 1890 og 1891.

Udførselen af Korn fra Riga og Libau, 27 068 000 Pud var større end i 1892, men mindre end i 1889—91 eller Gjennemsnittet for Aarene 1889—93. Af Hvede udførtes mindre end i noget af de tidligere 5 Aar. Alene Havre viser en betydelig Tilvæxt. Fra hele Rusland udførtes 1 Januar til 1 December 1893 af Hvede, Rug, Byg og Havre 320 208 000 Pud mod 144 928 000 Pud i 1892 og 335 899 000 Pud i 1891. Ruslands Kornhøst var meget god i 1893, Vaarhvede, Rug, Byg og Havre gav over middels og Høsthvede middels Høst.

Kornpriserne var lave: Hvede fra 92—106 Kopek pr. Pud, Rug lige ned til 70—65 Kopek. Rusland led saameget mere under disse Priser, som det manglede Kjøbere til sin rige Rughøst. Til Forebyggelse af yderligere Prisfald traf Regjeringen flere Forholdsregler. Dels bevilgedes Laan mod Pant i Korn, dels nedsattes Fragterne for Korn over den østerrigske Grændse, dels anordnedes Opkjøb af Korn for Intendanturens Regning i flere Guvernementer. Selv om der herved for Øieblikket kunde opnaaes det tilsigtede Maal, er det tvivlsomt, om Virkningen af disse Forholdsregler ogsaa vil vedblive i dette Aar eller om ikke, da de bevilgede Laan skal betales tilbage og Laantagerne for at faa Penge maa sælge sin belaante Vare til enhver Pris, et nyt Prisfald vil indtræffe. Byg betingede fra 70—78 Kopek pr. Pud, senere ned til 54—55 Kopek for russisk Vare. Havre fra 84 til i December kun 63 Kopek pr. Pud.

Af Lin udførtes søværts fra Riga 3 740 065 Pud, fra Libau 1 121 187 Pud og fra Pernau 759 525 Pud. Priserne var først paa Aaret 37—38 R. pr. berkovetz for høiere og 35—36 for lavere Sorter. Paa Grund af daarligere Høstudsigter steg Prisen til Aarets Slutning.

Af Hamp udførtes fra Riga 1893 454 777 Pud og Libau 2 191 041 Pud. Exporten fra Rusland er i det Hele aftagende. Den hele Udførsel var 4 044 000 Pud i 1889, men i 1892 kun 2 900 000 Pud. I Export af Hamp er Königsberg en farlig Rival for Riga og Libau; ²/₃ af Ruslands Udførsel af Hamp sker Landeveien, især over Jernbanestationen Wirballen. De i 1892 faste Priser steg i 1893 med 2—4 Rubel pr. berkovetz mere end i 1892, og var fra 35—43 Rubel. Høsten var god, men Kvaliteten ikke som i 1892.

Af Slaglinfrø udførtes fra Riga 1 550 116 Pud i 1893, og fra Libau 1 720 554 Pud. Dette er den laveste Udførsel i de sidste 5 Aar. Prisen var først i Aaret 147—148 Kopek og for bedre Vare 152—153. Efter en Stigning i Juli sank Priserne senere til henholdsvis 135—137 Kopek og 140—142 Kopek uden at Kjøbere fandtes.

Udførselen af Linfrø til Udsæd var fra Riga i 1893 710 704 Pud og fra Libau 10 455 Pud, eller større end i de tidligere 5 Aar, hvilket skyldes daarlig Høst i England, Frankrige og Belgien. Priserne var 145—155 Kopek, men sank senere til 105 Kopek pr. Pud.

Af Hamppefrø udførtes fra Riga 168 693 Pud og fra Libau 165 816 Pud, der er lavere end i noget andet af Aarene 1889—93 undtagen 1892. Udførselen aftager stadig paa Grund af formindsket Produktion og større Efterspørgsel i det Indre af Landet. Priserne varierede fra 150 og ned til 110 Kopek pr. Pud.

Af Oliekager udførtes fra Riga 1 856 642 Pud og fra Libau 1 060 421 Pud. Mangel paa Kreaturfoder i Udlandet foranledigede en livlig Efterspørgsel. Samme Grund bevirkede en usædvanlig stor Udførsel af Hø.

Af Mineralolier udførtes fra Riga 313 073 Pud og fra Libau 311 964 Pud, mod i 1892 resp. 229 707 og 792 535 Pud. Skjødnt Naphtaproduktionen i Baku tiltog i 1892, antages den dog ikke at have været fordelagtig for Producenterne, da Priserne var for lave. Mangel af billig Kredit, utilstrækkelige Transportmidler paa den transkaukasiske Bane samt derhos den amerikanske Konkurrence har foranlediget Bakus Naphtaproducenter til at oprette en af Regjeringen sanktioneret Forening for at befordre Produktion og Afsætning af Naphtaprodukter i Rusland og Udlandet samt navnlig, som det synes, med Kraft at bekjæmpe Amerikas Konkurrence.

Af Æg udførtes fra Riga 146 693 000 St. og fra Libau 38 506 000 St. mod i 1892 resp. 122 275 000 og 43 973 000 St. Udførselen af Æg fra Riga har hidtil været i Udvikling, og af de russiske Østersøhavne er denne By den, som har havt den største Udførsel, men det er dog tvivlsomt, om denne Udvikling vil vedvare, da en ny Jernbanetarif fra 1ste Oktober 1893 forhøier Fragtsatserne til Riga, netop fra de Egne — Wolga og Koslow — hvorfra den største Tilførsel af Æg finder Sted.

Af Sprit udførtes fra Libau 762 280 Vedro og fra Riga 18 661 Vedro. Fra hele Rusland udførtes i 1893, 2 073 625 Vedro.

Af Trævarer udførtes fra Riga 34 600 000 Kbf. og fra Libau 1 120 000 Kbf., eller betydeligt mindre end i 1892, navnlig af nordiske Kapbjelker og Sviller. Resultatet af Exporten i 1893 ansees i det Hele ikke fordelagtigt; den paavirkedes uheldigt af den i de Hele ugunstige Affærsforholde, de mange Streiker i Konsumtionslandene, de høiere Fragter om Høsten, samt Toldstriden med Tyskland. For mange Slags Trævarer kunde de i Aarets Begyndelse bevilgede Priser ikke holde sig.

Den 2den December 1893 har Rigas Børskomite godkendt et af en Komite udarbejdet Forslag om nyt Reglement og Maximaltarif for Bugsering. Herunder er taget i Betragtning, at efterat de billigere Skruedampskibe har fortrængt de gamle Hjulbaade med stort Kulforbrug, var alle Satser i den gamle Tarif for høie. Nedsættelser er derfor foretaget i Som-

mertaxten, der anvendes fra Skibsfartens Begyndelse til $\frac{1}{13}$ November med 20 % for Bugsering paa Floden og 10 % for Bugsering i aaben Sø, samt i Vintertexten, der regnes fra den $\frac{1}{13}$ November til den Dag, da den saakaldte Isningskommission træder i Virksomhed, med 10 %. Under sidstnævnte Kommissions Sammentræde kan, saalænge Bugsertjenesten hindres af Is, den for saadanne Forhold fastsatte Taxt efter Omstændighederne fordobles eller tredobles.

Lovgivning. Ved Cirkulære fra Finantsministeren af 16de Januar 1893 meddeltes private Banker, Bank- og Handelshuse, at Deltagelse i det for Ruslands Interesser skadelige Børsspil med Rubelkursen ikke vilde blive uden Følger for dem, da Ministeren paatænkte at unddrage Indretninger, som deltog heri, al Kredit i Rigsbanken og i yderste Tilfælde træffe endnu stærkere Forholdsregler. Under 8de Juni s. A. afgav Rigsraadet Betænkning om Forbud mod visse Slags Kjøb og Salg af Guldvaluta, Vexler og deslige Værdier, der erlægges i Guld. Under 29de Marts 1893 blev russiske Kreditsedler midlertidig, til 1ste Januar 1894, belagt med en Ind- og Udførselsskat af 1 Kopek pr. 100 Rubel, for derved at faa Statistik over Ind- og Udførsel af Kreditrubler.

Den 8de Juni 1893 udkom en ny Tarif for Konsulatafgifterne, der gjælder fra 1ste Januar 1894, og hvorefter Afgiften erlægges for Skibe med følgende Beløb: For Skibe under 300 Ton, 1 Rubel, over 300 til 1 000 Ton, 2 Rubler, og over 1 000 Ton 3 Rubel, samt derhos, naar Skibet i en Havn losses eller lader eller foretager nogen Handelsoperation, med 1 Kopek pr. Ton af Fartøiets maalte Drægtighed. For hver Paa- eller Afmønstring erlægges 50 Kopek.

Flere Foranstaltninger er truffet til Opmuntring af Kornhandelen.

Jernbanevæsen. I europæisk Rusland aabnedes i 1893 2 303 Verst nye Jernbaner, hvoraf for Statens Regning 176. Tilvæksten er 8.2 %, hvis ikke iberegnet den store sibiriske Bane, hvorpaa Arbeidet drives med Kraft, og hvorpaa en foreløbig Trafik er aabnet fra Tjeljabinsk til Kurgan (240 Verst) og fra Ussuridistriktet til Nikolskoje (101 Verst). Ved Kjøb er i 1893 forskellige Baner overgaaet til Staten, hvis Jernbanenet nu skal udgjøre 17 060 Verst eller over Halvdelen af alle russiske Baners Længde.

Helbredstilstanden. Der forefaldt nogle faa Tilfælde af Miltbrand, ellers var Helbredstilstanden blandt Dyr god.

Koleraen havde ikke synderlig Udbredelse. I Riga varede Sygdommen fra 17de Oktober til 11te November.

C. Aug. Titz.

Helsingfors.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Fm.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	7	1 860	-	-	7	1 860			60 900
” Norge til Vicekon- sulstationerne	20	2 702	20	10 451	40	13 153	-	-	34 400
” Sverige til Hovedsta- tionen	-	-	2	1 648	2	1 648	-	-	-
” Sverige til Vicekon- sulstationerne	2	384	6	3 377	8	3 761	-	-	2 820
” andre Lande til Hoved- stationen	19	7 576	14	4 817	33	12 393	-	-	198 050
” andre Lande til Vice- konsulstationerne . .	50	23 519	186	80 827	236	104 346	-	-	121 167
Ialt	98	36 041	228	101 120	326	137 161	93	53 548	417 337
II. Afgaaede:									
” Norge fra Vicekon- sulstationerne	2	627	2	231	4	858	-	-	10 500
” Sverige fra Hovedsta- tionen	-	-	2	1 284	2	1 284	-	-	-
” Sverige fra Vicekon- sulstationerne	-	-	5	1 440	5	1 440	-	-	-
” andre Lande fra Ho- vedstationen	30	10 235	10	4 382	40	14 617	-	-	182 350
” andre Lande til Vice- konsulstationerne . .	256	113 920	19	5 042	275	118 962	-	-	1 843 844
Ialt	288	124 782	38	12 379	326	137 161	93	53 548	2 036 694

For Havari eller Ordre ankom 1 Skib dr. 1 045 Tons.

Af svenske Skibe ankom 416 dr. 118 419 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Fm. 1308.80, ved Vicekonsulaterne Fm. 10 161.78, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Fm. 5 080.91. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Fm. 1 067.95, ved Vicekonsulaterne Fm. 6 842.38, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Fm. 3 421.11. Ialt tilfaldt Konsulskassen Fm. 10 878.77.

Expeditionsafgifter af svenske Expeditioner Fm. 834.70, norske Fm. 175, fælles Fm. 265.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1894.

Den norske Skibsfart paa Distriktet i de 5 sidste Aar udgjorde:

Norske Fartøier ankomne.	1889		1890		1891	
	Antal	Ton	Antal	Ton	Antal	Ton
Med Last	80	23 412	75	22 385	84	27 020
I Ballast	192	74 662	140	60 614	185	82 157
Tilsammen	272	98 074	215	82 999	269	109 177

	1892		1893		Middeltal	
	Antal	Ton	Antal	Ton	Antal	Ton
Norske Fartøier ankomne:						
Med Last	107	36 031	98	36 041	89	28 978
I Ballast	171	72 492	228	101 120	183	78 209
Tilsammen	278	108 523	326	137 161	272	107 187

	1889		1890		1891	
	Antal	Ton	Antal	Ton	Antal	Ton
Afgaaede:						
Med Last	247	91 118	192	77 353	251	103 157
I Ballast	25	6 956	22	5 352	19	6 636
Tilsammen	272	98 074	214	82 705	270	109 833

	1892		1893		Middeltal	
	Antal	Ton	Antal	Ton	Antal	Ton
Afgaaede:						
Med Last	245	96 781	288	124 782	245	98 646
I Ballast	33	11 742	38	12 379	27	8 615
Tilsammen	278	108 523	326	137 161	272	107 259

De indseilede Bruttofragter udgjorde for norske Skibe i Fm.:

1889	1890	1891	1892	1893	Gjennemsnit
2 636 383	1 835 136	2 358 696	1 954 051	2 454 031	2 247 659

Dampskibenes Andel i denne Fart var:

Norske Dampskibe ankommet til Finland:

1889	1890	1891	1892	1893
23, dr. 16 289 T.,	28, 19 662,	37, 25 425,	68, 37 751,	93 dr. 53 548 T.

Den norske Skibsfart paa Finland viser en Tilvæxt mod 1892 af 48 Skibe og 29 000 Ton samt i indseilet Bruttofragt af ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Fm. Af den hele Tonnage falder ca. 53 500 Ton paa Damp- og ca. 53 500 T. paa Seilskibe.

Af de norske Skibe ankom til Helsingfors 42, Bjørneborg 39, Borgå 12, Brahestad 1, Ekenäs 1, Fredrikshamn 15, Gamla Karleby 2, Hangö 14, Jakobstad 1, Kotka 75, Kristinestad 3, Lovisa 14, Ny Karleby 2, Raumo 1, Torneå 5, Uleåborg 13, Wasa 6, Viborg 58, Åbo 22.

I 1893 var der en ganske betydelig Tilvæxt i de forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet i dens Helhed, nemlig med ca. 50 000 Ton; de erlagte Konsulatafgifter tiltog med ca. 4 000 Fm. Den største Forøgelse i Afgifter falder paa Vicekonsulatet i Viborg, ca. 1 300 Fm., Kotka ca. 1 200 og Hangö ca. 600 Fm.; samt Hovedstationen ca. 600 Fm. Nogen Nedgang viser sig derimod ved Stationerne Wasa, Brahestad, Ekenäs, Fredrikshamn og Jakobsstad, dog ved ingen af disse over 100 Fm.

Intet norsk Skib solgtes inden Distriktet i 1893. Følgende norske Skibe forulykkedes: Skib „Superior“ af Tønsberg, 23 Juli paa Grund af Strømsætning og Tykke, strandet paa Skjæret Sqvättan nær Rønnskårs Fyr, og Brig „Spes et Fides“ af Holmestrand, forulykket 14 Septbr. ved Sig-nildeskär. Intet Fartøj kjøbtes i Aaret for norsk Regning.

Trælastfragterne var i 1893 for St. Ptb. Std. à 165 eng. Kubikfod.

Fra Helsingfors: Til tyske Østersøhavne 20—22 Rm., do. Nord-søhavne 28 Rm., danske Øer 22—24 Rm., Kjøbenhavn 20—22 Rm., Holland 15—17 Gulden, Belgien 33—38 Frcs, Nordfrankrige 33—36 Frcs., biscayiske Bugt 45—47 Frcs., London 24 sh.—27 sh. 6 d, Englands Østkyst 22 sh. 6 d—27 sh. 6 d, do. Kanalhavne 32 sh. 6 d—30 sh., Leith 21—24 sh., Nordspanien 53—55 pes., Cadiz 55—60 pes., Sevilla 63—65 pes., Malaga Almeria etc. 57—62 pes., Barcelona 62—68 pes.

Fra Bjørneborg: Til Charlestown, Seil 31 sh. 3 d, Aberdeen, Damp 25 sh.—25 sh. 6 d, Seil 30 sh., Arbroath, Seil 26 sh. 6 d, Berwick on Tweed, Damp 23 sh. 3 d, Burghead, Damp 28 sh., Dundee, Seil 24—25 sh., Firth of Forth, Seil 22 sh. 6 d, Grangemouth, Damp 22 sh., Seil 21—23 sh., Leith, Seil 24 sh., Montrose, Damp 26 sh., Perth, Seil 29 sh. 6 d, Tayport, Seil 24 sh., Greenhithe, Thames, Seil 31 sh. 6 d, Grimsby, Seil 21 sh.—26 sh. 6 d, Damp 22 sh. 6 d—23 sh. 6 d, Gt. Yarmouth, Seil 24 sh.—30 sh., Hull, Seil 25—26 sh., Damp 20 sh. 3 d—26 sh., King's Lynn, Seil 25 sh., Damp 27 sh. 6 d, London, Damp 23—25 sh. 6 d, North fleet, Seil 28 sh. 6 d—31 sh., River Tyne, Seil 27—30 sh., Rochester, Seil 28 sh. 9 d, Poole, Seil 30 sh., Guernsey, Damp 32 sh. 6 d, Bristol, Seil 42 sh. 6 d, Honfleur, Damp 43 frcs., Rotterdam, Damp fl 16.80, Horsens, Damp Rm. 22, Kolding, Seil Rm. 23, Kjøbenhavn, Damp 21½—23 Rm., Seil 19 Rm., Odense, Seil 23 Rm., Glückstadt, Seil 30 Rm., Geestemünde, Seil 25 Rm., Kiel, Seil 19—20 Rm., Lübeck, Seil 18 Rm., Damp 20—21 Rm.

Fra Fredrikshamn: Til Lübeck 23 Rm., Amsterdam 18 fl, London 27—33 sh., Grimsby 23 sh., Havre 40 frcs., Bordeaux 48 frcs., Marseille 60 frcs.

Fra Kotka: Til Lübeck, Kiel 22—23 Rm., Brake 25½ Rm., Bremen 29—31 Rm., Kjøbenhavn 21—22 Rm., andre danske Havne 22—27 Rm., Amsterdam og Harlingen 17—18 fl, Rotterdam 17½ fl, Zaandam 14¾—15 fl, Gent 35—38 frcs., Ostende 37—40 frcs, Antwerpen 40—43 frcs., London 26 sh.—32 sh. 6 d, Hull 26—30 sh., Westhartlepool 22 sh. 6 d—26 sh., Grimsby 22 sh. 6 d—25 sh., Leith 23—26 sh., Grangemouth 23—26 sh., Newcastle 25 sh.—27 sh. 6 d, Rochester 26 sh. 6 d—28 sh., Havre, Calais 33—40 frcs., Dunkerque 35 frcs., St. Servant 39—40 frcs., St. Nazaire 40—42 frcs., Rochefort 41—42 frcs, La Rochelle 40—45 frcs., Bordeaux 47—48 frcs., Cette 58—59 frcs., Marseille 60 frcs.

Ved Hovedstationen afmønstredes paa norske Skibe 12 og paamønstredes 13 Mand.

Maanedshyernerne udgjorde: For Styr mænd Kr. 80, Tømmermænd Kr. 55—45, Maskinister Kr. 90, Fyrbødere Kr. 45—40, Matroser Kr. 40—30, Letmatroser Kr. 33—21, Jungmænd Kr. 21—15, Kokke Kr. 25—20.

Generalkonsulatets Lokale er som før No. 2 B Manégegatan, aabent 10 --2. Da Generalkonsulens private Bolig er sammesteds, kan derhos hans Embedsbistand til enhver Tid erholdes.

Den for svenske og norske Arbeidere i Finland grundede Kasse for Syge- og Begravelseshjælp havde i 1893 en Beholdning af Fm. 5 678 -48 og udbetalte i Sygehjælp Fm. 328—30.

Det „Svensk-Norska Gillet“ i Helsingfors havde et Medlemsantal af 170 og understøttede 91 norske og svenske Undersaatter med Fm. 1 184. Den kontante Beholdning var Fm. 1 073—52.

Uddrag af Vicekonsulernes Rapporter.

Bjørneborg. Den i 1892 trykkede Stilling bedredes i 1893 paa Grund af Aarets gode Høst og de bedre Konjunkturer for Træløst i England. Værdien af Træløstexporten tiltog med $12\frac{1}{2}$ pC., og af hele Exporten med ca. 16 pCt.

Den russisk-tydske Toldkrig, hvori ogsaa Finland blev inddraget ved Aarets Slutning, indvirkede uheldigt paa Importen fra Tydskland.

Den hovedsageligste Exportartikel herfra til eller over de forenede Riger var Smør.

Af Indførselen kan nævnes: Sild Kg. 182 301, Værdi Fm. 23 699, Brisling, Ansjos og Kabliau, Kg. 47 281, Fm. 10 472, vævede Varer Kg. 1 602, Fm. 7 823, Spiger Kg. 24 158, Fm. 24 158, Cement Kg. 84 000, Fm. 4 495, Tran og Tranolie Kg. 15 597, Fm. 8 577, Tapeter Kg. 2 867, Fm. 5 734, Dynamit Kg. 3 000, Fm. 9 000.

Havnen besøgte af 451 Skibe dr. 162 649 Ton. De norske Skibes Middeldrægtighed var 390 Ton. Fragterne var lave først i Aaret, steg noget om Eftersommeren og gik om Høsten hurtigt op, men faldt snart igjen til samme Rater som om Eftersommeren.

Borgå. Af Indførselen kom 815 535 Kg. Rugmel delvis fra Norge, 42 581 Kg. Sild og 29 898 Kg. Tørfisk fra Norge.

Værdien af Exporten var 2 113 446 Fm.

Fredrikshavn. En stor Del af de ved den gode Høst tilveiebragte Indtægter medgik til at dække tidligere Forpligtelser. Exporten tiltog, væsentlig paa Grund af, at flere Smaahandlere og Landbrugere kastede sig paa Export af Pitprops. Importen bestod især af Kolonialvarer, Salt fra Middelhavet og Manufakturvarer fra Rusland og Frankrige.

Det første Skib indkom 19 Mai. Skibsfarten standsede 5 December.

Kotka. Skibsfarten begyndte 17 Mai. I Aaret ankom 400 Skibe, hvoraf 75 norske, 69 engelske og 66 tydske. Af norske Seilskibe ankom 3 med Ladning af Sand, Ler og Stenkul, og et Dampskib via St. Petersburg med Svovl fra Sicilien.

Norsk Brig „Ingeborg“ af Christiania og norsk Skib „Daphne“ af Flekkefjord grundstødte i den finske Bugt. „Ingeborg“ blev kondemneret, men repareret af Rederiet og indtog ny Ladning for Leith. „Daphne“ fik ikke væsentlig Skade.

Skibsfarten ophørte 7 December.

Hangø. Skibsfarten standsede fra 15 Januar til 11 Marts. Der indklareredes 628 Skibe dr. 197 399 Ton, hvoraf 468 Dampskibe. Blandt indførte Varer var 67 562 Kg. Sild og 10 560 Kg. Tørfisk. Af Udførselen var Bær Kg. 26 340, Vildt Kg. 43 112, Rensdyrkjød Kg. 21 360, Smør Kg. 6 348 927, Fisk Kg. 204 735, Træmasse og Pap Kg. 4 455 127, Papir Kg. 3 173 149.

Dampskibet Express, der efter Kontrakten skulde udføre 26 Reiser, kunde formedelst Isforholdene alene udføre 16, og var for Is indestængt i Stockholms Havn fra 15 Januar til 5 April.

Lovisa. Handel og Skibsfart var i Nedgang i 1893. Fire Handelsfirmaer, hvoraf et gik Konkurs, ophørte med sin Virksomhed. Toldkrigen med

Tydsckland fremkaldte Forviklinger i Trafiken og tvang delvis til Opsøgelse af nye Forbindelser. Nogen direkte Forbindelse med Norge fandt ikke Sted. Der er Udsigt til i 1894 at faa en daglig Damskibsforbindelse med Helsingfors. Opmudringen af Byens Havn fortsættes, men er endnu ikke fuldført.

Torneå. Blandt Udførselen var Rensdyrkjød, Fisk, 46 000 Kg., Rensdyrhuder, 17 992 Kg.

Uleåborg. Indførselens Værdi var ca. 5 Mill. Fm. og Exporten ca. 5 900 000 Fm. Fra de forenede Riger indførtes bl. A. Fisk, 12 300 Kg., raa Huder, 27 000 Kg.

Vasa. Forbindelsen med Sverige besørgedes udelukkende af de svenske Dampskibe „Carl v. Linné“ og „Sundsvall.“ Der var en kort, men livlig Vare og Persontrafik paa Isen over Qvarken, der kunde befares fra 16 Februar til 9 April. I denne Tid overførtes adskillige Forsendelser Smør, Fugl, Lax, Renkjød m. M. Fra Umeå ankom til Vasa Isveien: Jernvarer, tomme Dritler, Maskiner etc. Det udførte Smør befordredes over Throndhjem til England. Den finske Stat havde til at kontrollere Expeditionen engageret og afsendt en Tjenestemand til Umeå.

Søfarten aabnedes 28 Mai og sluttedes 24 November. Blandt Indførselsartikler fra Sverige var Sukker af svensk Fabrikat, en Abnormitet, der alene kan tilskrives Toldkrigen med Tydsckland.

Åbo. Saavel Import som Export var omtrent som i 1892, med Undtagelse af, at der udførtes ca. 685 000 Kg. Hø, en Følge af den gode Høhøst i Finland. Den fornemste Export bestod af saget Trælast, ca. 34 000 Std., Havre ca. 11 Mill. Kg., Rug og Byg ca. 10 000 Kg.

Blandt Importartikler fra de forenede Riger mærkes salt Fisk 644 000 Kg., tørret Do. 126 000 Do., Cement 371 000 Kg., Kvarts 125 000 Kg., Tran 41 000 Kg.

Tammerfors. Aaret begyndte med ugunstige Udsigter, der ogsaa bekræftedes. Vistnok var der en fuldt middels Høst, men dette kunde dog ikke mærkbart forbedre Stillingen, da Almuen allerede fra det foregaaende Aar var i efter deres Forhold stor Gjæld, hvorhos Overspekulationen i Indførsel af Korn og Poteter fra Tydsckland væsentlig trykkede Priserne paa Landmandsprodukter; for Rug betaltes saaledes i Gjennemsnit kun Fm. 11.50, for Byg Fm. 10—10.50, for Havre Fm. 6 og for Poteter Fm. 5 pr. Hektoliter. Landbrugerne maatte derfor gribe til sine opsparede Penge, hvorfor Bankerne, der af Tavastlands Almue havde modtaget forholdsvis store Beløb, ved disses Udtagning i høi Grad maatte indskrænke Kreditten for de af dem afhængige Forretningsmænd. Ikke saa faa Kjøbmænd, der for nogle Aar siden ansaaes som solide, maatte indstille sine Betalinger. Under disse Forhold blev Almenhedens Behov indskrænket til det mindst mulige og Kjøbmændenes Indkjøb til det nødvendigste.

Trælastexporten fra denne Egn var efter Expedition af betydelige Partier til Vaarlevering mindre end før, hvorhos store Tab opstod ved flere Fallitter saavel i England som især i Spanien, med hvilket sidste Land en større Del af vore Exportører stod i livlig Forbindelse.

Paa Grund af store Lagere var Efterspørgselen i Spanien yderst ringe og Priserne lave.

Fabrikerne, der allerede fra 1892 sad inde med betydelige Lagre, især i Textilindustrien, arbejdede med mere eller mindre begrændset Arbeidstid, uden at dette dog, takket være en jevn Fordeling af Arbeidet mellem Arbejderne, gjorde et altfor mærkbart Skaar i disses Løn. Desuagtet var Lagrene sidst i 1893 næsten ligesaa store som i 1892. En Undtagelse dannede Papirindustrien, der havde forholdsvis god Afsætning til Rusland og Udlandet.

I Bomuldsfabriken (Finlayson & Co.) indførtes den automatiske Ildslukning (saak. Grimsell sprinklers), der bevirker en Rabat paa Assurancepræmien af 20 %, ogsaa i Væveribygningen, paa 1 218 Vævstole, ligesom flere Udvidelser foretoges. Arbeidsstyrken bibeholdtes med 2 100 Personer. Der forarbejdedes i Aaret 9 273 Baller amerikansk Bomuld, = ca. $4\frac{2}{10}$ Mill. Theng netto, hvoraf tilvirkedes ca. $3\frac{8}{10}$ Mill. Theng Garn og ca. 400 000 St. Tøier samt ca. 160 000 Theng Vat og 68 000 Kg. Drev. Aarsomsætningen opgik til ca. $5\frac{1}{2}$ Mill. finske Mark .

Tammerfors Linne- & Jernmanufakturs Aktiebolags Linspinderi sysselsatte 1 282 Arbeidere og producerede Lin- og Jutevarer til Værdi ca. 3 Mill. Fm. Tammerfors Klædesfabrik tilvirkede med ca. 250 Arbeidere 3 558 Stk. Klæde, Düffel, Corderoyer og Cheviot samt Maskinfilt m. m. til Værdi Fm. 675 000. Papirfabriken (I. C. Frenckell & Co.) producerede Omslags- og Skrivpapir til Værdi ca. 1 400 000 Fm. Asfalt- og Tagfiltfabriken producerede med 120 Arbeidere Omslagspapir og Pap til Værdi ca. Fm. 400 000 (ca. 2 Mill. Kg.) Näsijärvi Papfabriks Aktiebolag leverede 120 000 Kg. Pap til Værdi Fm. 30 000. Tammerfors Aktiepapfabriks Aarstilvirkning var ca. 225 000 Kg. Pap til Værdi Fm. 56 000. Tammerfors Tapetfabrik (ny) producerede ca. 300 000 Ruller Tapeter til Værdi ca. Fm. 100 000. Tammerfors Fyrstiksfabriks Aktiebolag var ikke hele Aaret i Virksomhed og tilvirkede med sine ca. 90 Arbeidere kun 10 000 Kasser Sikkerhedsfyrstikker à 1 000 Æsker til Værdi 93 000 Fm. Splintfabriken, ca. 45 Mand, exporterede ca. 100 000 Kasser Fyrstiksemner à en Million hver, til Værdi ca. Fm. 170 000, især til London og Hamburg. Nokia Aktiebolag, ca. 15 Km. fra Tammerfors, der har et Træsliberi og Cellulosefabrik for Tilvirkning af Tryk- Omslags- og Tapetpapir og som tilvirkede med ca. 300 Arbeidere 3 000 000 Kg. Papir til Værdi ca. Fm. 950 000, drives med Vandkraft, ligesaa Kyræfors Papirbrug, der med ca. 200 Mand tilvirkede ca. 2 100 000 Kg. Omslagspapir, Værdi ca. Fm. 450 000.

Vedbehovet i Tammerfors er paa Grund af de nye Fabriker og Folkemængdens Tilvæxt uhyre tiltaget og turde have udgjort ca. 100 000 Favne til en Pris af Fm. 6 for Furu og Gran og Fm. 7 for Birk pr. 3 Alen og 6 Qvarters Favn. Det Meste indføres søværts fra Egnene nord for Byen.

Af Arbeidskraft er der Overflod, da Folket her som ellers trækker ind til Byerne. Lønnen var derfor vel lav og Nøden blandt den løse Befolkning stor. Kommunen maatte tilsidst gribe ind og for at lindre Nøden begynde Udgravning af et større Basin ved Näsijärvis Havn, hvorved 2—300 Mand fik Arbejde.

Paa Skovfugl var ringe Tilgang. Mangel paa en ny og strengere Jagtlov gjør sig stedse mere gjældende, og ingen nævneværdig Export har kunnet finde Sted. Om Høsten var Prisen for Tiur Fm. 6, Aarhane Fm. 3 og Hjerpe Fm. 1.50 pr. Par. Af Dyreskind var Udførselen og Priserne: Ekornskind ca. 20 000 St. à 25—28 penni, Ræveskind 2 000 à 13 Fm., Maarskind 100 à 12 Fm., Odderskind 100 à 15 Fm., Hareskind smaa Partier à 15 p. Udførselen gik mest til Rusland, tildels ogsaa til Tydskland og

Sverige. Derhos udførtes endel Kalve og Faareskind m. m. Ialt udførtes fra forskjellige Dele af Finland mindst 70 000 St. Faareskind til Sverige, Danmark og Tyskland. De før meget efterspurgte Hermelinskind staar nu ikke i nogen Pris hersteds.

Smørexporten, næsten kun Meierismør, var ret betydelig. Enhver Meierieier exporterer selv over Hangö gennem Agenter dersteds. Priserne var i Gjennemsnit Fm. 2.25 pr. Kg. Prisen paa Bondesmør var Fm. 1.20 —2 pr. Kg.; det er nu mindre efterspurgt i Udlandet.

Arbeidshesters Pris har været Fm. 250—400 og Udførselen deraf 128 Stk. i Rusland og 7 til Danmark.

En Exportartikel, der er begyndt at gaa til Tydskland, er Krebs, hvoraf i Tavastland aarlig fanges flere Millioner. Ved Udførsel til Sverige og Danmark er Varen fremkommet i god Tilstand og har givet lønnende Fortjeneste.

Arbejderne paa Bjørneborgbanen standsede desværre i Sommer, da det bevilgede Beløb var opbrugt og ingen extra Bevilgning kunde faaes. Banen er fuldfærdig til Nokia. For 1894 vil et større Beløb være at vente, saa at Arbeidet atter vil kunne optages.

Folkemængden i Tammerfors er ca. 25 000.

Helsingfors. Der ankom til Havnen i 1893 1 303 Dampskibe og 2 561 Seilskibe. Af Dampskibene var russiske 12, svenske 17, norske 14, engelske 35, tyske 48. Skibsfarten aabnedes 6 Mai.

Finlands Udførsel og Indførsel.

Blandt Udførselsartikler fra Finland i 1893 kan anføres: Heste og Kvæg 17 740 Stk., Vildt og Fugl 385 716 Kg., Kjød og Flesk 509 756 Kg., Smør 9 590 723 Kg. (1892, 8 092 941 Kg.) Fisk (ikke nedlagt) 5 722 533 Kg, Havre 27 581 953 Kg., Rug 562 040 Kg., Bær 1 019 417 Kg., Trælast 1 596 570 m³, Ved 766 993 m³, Træmasse og Pap 32 964 646 Kg., Papir 18 000 596 Kg., Tjære 142 164 Hl., Jern 12 213 686 Kg.

Blandt Indførselsartikler kan nævnes: salt Sild 5 839 544 Kg., Tørfisk 875 412 Kg., Korn, Mel, Gryn, Petroleum, Kul, Jern, Bomuld, Kolonialvarer, Brændevin.

Udførselen viser en Tilvæxt mod 1892 for Havre, Træmasse, Papir, Smør og Bær, men en Nedgang for Fisk.

Indførselen viser en Tilvæxt for Mel, Petroleum, Jern, Sukker, Kaffe og Tobak, men en Nedgang for Rug, Kul, Jern, Bomuld, Havre og Byg.

Den Toldforhøjelse af 50 %, der i Aaret rammede alle tyske Varer har sikkert bidraget til at forøge Afsætningen i Finland af flere Artikler fra de forenede Riger. En ny Indførselsartikel, Mel, er i store Partier hidkommet fra de store Møller ved Moss. Paa Grund af den gode Høst i Finland blev adskilligt Korn og Hø udført til Sverige foruden de store Partier Smør, der om Vinteren sendtes over Isen til Sverige for videre Forsendelse via Norge til England.

Trælasthandelen var i 1893 gunstigere for Finland end i 1892. Paa Grund af de lave Priser i 1892 indgik Aaret med overfyldte Lagere, men Prisen i Udlandet viste en stigende Tendents, der i Gjennemsnit for Planker, Battens og de grovere Dimensioner steg til fuldt 5 sh. Den strenge og snerige Vinter bevirkede, at Skovarbeidet kunde foregaa uafbrudt,

hvorhos der om Vaaren var rigelig Tilgang paa Vand. Misvæksten og Pengeknapheden fra tidligere Aar øvede vistnok ogsaa sin Virkning paa Trælasthandelen, dog ikke i den Grad, som man havde kunnet frygte. De Konkursen, der indtraf, nemlig DHrr. Tschusoff og Sapetoff i Viborg, samt Elieser Johansson og C. G. Blomberg i Tammerfors har sin Grund langt tilbage i Tiden. Krisen inden Bygningsvirksomheden rammede egentlig kun Snedkerfabrikerne i Helsingfors og nogle andre Byer. Markedet paavirkedes ugunstigt af den saakaldte tyske Toldkrig. Heldigvis indtraf denne saa sent, at en stor Del af Skibningen til Tydskland var expederet. Efter Toldforhøielsen udestængtes den første Vare aldeles fra Tydskland. I Spanien, hvor de finske haandsagede 3"×9"×14' Furuplanker længe havde været en let afsættelig og meget afholdt Vare og hvor Finland længe havde havt et af sine bedste Markeder, var Forholdene yderst trykket, saavel paa Grund af den faldende Kurs som af politiske Grunde. Herved besværedes Salget og Priserne trykkedes, hvortil kom de store Tab, der rammede Exportørerne ved et stort Firmas Insolvents i Barcelona.

En ny Branche er opstaaet ved Export af høvlede Trævarer m. M., og et Firma i Helsingfors har derhos afsendt til England og Tydskland et større Parti Døre, færdige Villaer og andre Snedkerarbejder.

Finlands Trælastudførsel i Kubikmeter var i de sidste 6 Aar:

1888	1889	1890	1891	1892	1893
1 122 689	1 197 250	1 072 636	1 422 070	1 265 700	1 443 175

Sildemarkedet. 1893 maa desværre betegnes som uheldigt saavel for Exportører som Importører af Sild hertil. Flere Ladninger Vaarsild blev vistnok afsat allerede i Februar og Marts til fordelagtige Priser, men saasnart Skibsfarten begyndte, kom saa mange „Aventurlaster“, at Priserne snart trykkedes ned og Eierne maatte sælge Varen til usædvanligt lave og tabbringende Priser. Da ikke alle til Wiborg tidligere ankomne Ladninger strax havde kunnet placeres maatte flere af dem lagres for fremtidigt Salg, og disse Partier blev i Vinterens Løb saa at sige bortslumpet, hvorved de ogsaa bidrog til at ødelægge Markedet. Kvaliteten af denne Sild var dog mindre god.

Siden paa Høsten blev Efterspørgselen paa Storsild noget livligere og flere Ladninger Østlands- og Islandssild solgtes i Wiborg til ret gode Priser. I November kom hid en Dampskibsladning svensk Fullsild, som dog ikke kunde placeres, men blev lagret hersteds. Saavel Kvalitet som Pakning og Behandling af Varen viste sig ganske tilfredsstillende. Af svensk Tomsild indførtes ogsaa en større Kvantitet, kjøbt til billig Pris og som her ogsaa for største Delen fandt Afsætning til moderat Pris. Nogen høi Pris turde Tomsilden paa Grund af sin daarlige Beskaffenhed her aldrig kunne opnaa.

Ogsaa i 1893 indførtes et større Parti skotsk Fedsild, der fandt god Afsætning, skjøndt Kvaliteten var langt under forrige Aars. Den skotske Sild synes hvert Aar at vinde større Indgang paa det finske Marked, og dette turde især bero paa den udmærkede Tilstand, hvori saavel Tønder som Pakning befinder sig, thi med Hensyn til selve Varens Beskaffenhed er den i mange Tilfælde underlegen den norske. Ogsaa selve Saltningsmetoden turde bidrage til det paa pegede Forhold.

Da store Lagere af Fjoraarets Vare endnu findes overalt i Finland, og disse Lagere naturligvis først maa rømmes, turde nogen større Efterspørgsel efter ny Vare neppe her være at vente før siden paa Sommeren.

I Aarets Løb er i Jakobstad oprettet en Konserveringsanstalt for Fisk af DHrr. Emil Thodén og Uno Lundén. Røgovnene er opført under Tilsyn af en fra Norge forskrevet Fiskerøger, som derhos ogsaa er hjemme i andre Metoder til at konservere Fisk. Fabriken har hidtil mest beskæftiget sig med Nedsaltning af Sild til Salg til Steder nordenfor.

Ogsaa den af Hr. M. Hirn i Säkkiarvi anlagte Fabrik for Konservering af Sild er i Aaret betydelig udvidet ved Hjælp af et bevilget Statslaan af Fm. 5 000. Fabriken leverer nu krydret Sild nedlagt i Blikboxer, der i Smag og andre Egenskaber turde kunne sammenlignes med den bedste Brisling. Prisen er 80 penni pr. Box veiende ca. $\frac{1}{2}$ Kg.

Svenske Agerbrugs- og Meieriredskaber. Toldkrigen med Tydskland bevirkede, uagtet de ofte stedfindende Vanskeligheder med Oprindelsesbeviser, en Forøgelse af Afsætningen af saadanne Varer til Finland. Hertil bidrog ogsaa den gode Høst i Finland. Vistnok er den indenlandske Tilvirkning gaaet frem; men de svenske Varers overlegne Kvalitet gjør sig dog stedse gjældende, skjøndt de svenske Maskiners Pris er noget høiere end den finske. De ogsaa iaar af den finske Stat bevilgede Laan til Anlæg af Meierier har bevirket en usædvanlig Afsætning af de hertil nødvendige Redskaber, navnlig af Separatorer. Af svenske Dampmaskiner og Damp-pander var Salget ringe. Sidste Aars gode Høhøst foranledigede Efter-spørgsel efter Høpresser. De fleste mindre Landbrugere mangler endnu Slaatemaskiner, hvorfor almindelige Liar sælges i stort Antal. Af de hæl-vævede brune og hvide Bomuldsremme fra Jonsereds Fabrik solgtes ca. 3 500 Meter i Finland. Munktells mekaniske Værksted i Eskilstuna har leveret et Mudderværk til Hangø By. De Lavals Dampturbin har gode Udsigter til at vinde Indgang. Flere svenske Jernværk har havt stor Afsætning i Finland.

Af andre svenske Produkter er indført: Hvalolie, Krontjære til Tag-tækning, Stenkulstjærepræparater og Kemikalier til Beredning af Stofte til at bestryge Tage, Trækonserveringsmidler og Farver, og svensk Saakorn.

Høsten 1893 var idethele over middels baade i Kvalitet og Kvantitet; ligesaa af Hø, hvoraf en betydelig Export fandt Sted, især til Frankrige.

Emigrationen til Amerika aftog mærkbart, dels vistnok paa Grund af de strenge Udvandrerlove i Amerika, dels paa Grund af de lidet lokkende Skildringer af Arbeidsløshed og Nød, der gives af de stedse talrigere tilbagevendende Amerikafarere. Desuagtet udgjorde Udvandringen herfra til Finland 1893 over 9 000 Personer.

Ingen norske Forsikringsanstalter drev Forsikring i Finland i 1893. Af svenske var følgende repræsenteret: Livsforsikring: Skandia, Svea, Nordstjernan, Thule, Victoria og Allwäuna liförsäkringsbolaget, alle af Stockholm, Ulykkesforsikringsselskabet Skandinavien, Stockholm, Brandforsikringsselskaberne Skandia, Svea, Skåne og Fenix, Transportforsikringsselskaberne Gauthiod, Stockholms Sjöförsäkringsaktiebolag, Ägir samt Vega, Stockholm.

Af Love vedkommende Handel og Søfart kan nævnes Følgende i 1893.

Forordning 20de Februar om Denaturering af Brændevin.

Skrivelse 27de Februar om det Kjendetegn, der skal føres af finske postførende Skibe.

Kundgjørelse 25de Mai om Told paa russiske Rigscreditbiller.

Do. af Do. om Oplagsmagaziner med Ret til at udgive saakaldte Warrants.

Ny Spiseordning for finske Skibe af 17de Mai.

Formular til Attestbog for Maskinbetjeningen paa finske Skibe af 31te Mai.

Forordning 15de Juni om Sølvrubelens Gangbarhed i Finland.

Do. af 9de August om Foranstaltninger mod Kolera.

Kundgjørelse 6te Novbr. om Oprindelsesbeviser ved Indførsel af Varer.

Do. af 20de December om Erlæggelse af Sagningsafgifter i Finland i yderligere 3 Aar.

Do. af Do. om Betingelser for ufortoldede Varers Oplæggelse i Told-pakhuse.

Do. af Do. om Stempling af Guld- og Sølvarbeider.

Told. Den 10de August forhøiedes Tolden paa alle tyske Varer med 50 %. Den 20de December fastsattes en Exporttold af 45 penni pr. Kubikmeter for grovere Virke af Furu eller Gran af mindst 2 Meters Længde ved Udførsel fra Finland.

Af Jernbaner aabnedes Strækningen mellem Wiborg og Sordavala og Havnebanen i Helsingfors. Arbeider foregaar paa Banen mellem Sordavala og Joensuu og Tammerfors til Bjørneborg.

M. Bjørnstjerna.

Konstantinopel.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Sverige til Hovedsta- tionen	1	988	-	-	1	988	-	-	42
„ andre Lande til Ho- vedstationen	5	7 064	-	-	5	7 064	-	-	3 698
„ andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	3	3 163	-	-	3	3 163	-	-	904
Ialt	9	11 215	-	-	9	11 215	9	11 215	4 644
II. Afgaaede:									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	-	-	6	8 052	6	8 052	-	-	-
„ andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	-	-	3	3 163	3	3 163	-	-	-
Ialt	-	-	9	11 215	9	11 215	9	11 215	

For Reparation eller Ordre ankom 10 norske Dampskibe, dr. 11 816 T.
Af svenske Skibe ankom 4 dr. 1 777 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Ltgs. 25.32,
ved Vicekonsulaterne Ltgs. 7.90, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Ltgs. 3.95.
Af svenske Skibe ved Vicekonsulaterne Ltgs. 2.98, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Ltgs. 1.49. Ialt tilfaldt Konsulskassen Ltgs. 30.76. Expeditionsafgiften af norske Ekspeditioner Ltgs. 70.99, svenske Ltgs. 5.41.

Aarsberetning dateret 28 Februar 1894.

I 1893 besøgte Konstantinopels Havn af 154 norske Dampskibe dr. 195 587 Tons. Af disse kom 10 for Ordre, 2 for at reparere og 6 med Ladning til Konstantinopel, nemlig 4 fra Cardiff med Kul, 1 fra Rangoon med Stykgods og 1 fra Stockholm, ogsaa med Stykgods. Disse 6 Skibe erlagde i Konsulatafgifter £ 23—7—8 foruden de sædvanlige Expeditionsafgifter. Af de øvrige 136 norske Skibe indtog 1 Vinladning ved Marmorahavet bestemt til Bordeaux, et andet Mineralier ved Marmorahavet for Hamburg, 27 ankom med Last fra England og Middelhavet bestemt til russiske, rumæniske og bulgariske Havne, samt 107 i Ballast paa Veien til Havne ved det sorte Hav for der at laste Petroleum og Korn. Paa Tilbageveien har de norske Skibe i Regelen ikke kommunikeret med denne Havn.

Fragterne vare i 1893 i det Hele gode, og hvis ikke Karantænebestemmelserne havde udkrævet saa store Udgifter, vilde de endog kunne været anset som fordelagtige.

I Aarets Løb indtraf to Skibulykker, nemlig med Dampskibene „Livingstone“ og „Sverre“ fra Bergen, hvoraf den første skadedes af Is og her undergik en mindre Reparation, og den sidste stødte sammen i Bosphorus med det engelske Dampskib „Beethoven“ og ligeledes undergik en mindre Reparation.

For norske og svenske Skibe har Generalkonsulatet i 1893 udstedt 160 Sundhedspas, 309 Firmaner (Tilladelse til at passere Daranellerne og Bosphorus), 24 Hyrekontrakter, 7 Reisepas, 30 Forpasninger, 38 Dekreter og 18 Legalisationer, afholdt 8 Forhør m M. Konsulatet, der omfatter det europæiske Tyrki og Tyrkiets asiatiske Havne ved det sorte Hav, har i de senere Aar faaet mangedobbelt flere Forretninger. Denne Forøgelse turde dog i en vis Grad være at anse som tilfældig, og skjønt Arbeidet aarlig tiltager, vil det dog antagelig neppe i Fremtiden komme til at vise en saa stor Tilvæxt som i 1893.

Den største Forøgelse er fremkaldt af de sanitære Gjøremaal. Det tyrkiske maritime Sundhedsvæsen hører under det herværende internationale Sundhedsraad, hvori den tyrkiske Udenrigsminister fører Ordet. Dette Raad bestaar af 7 tyrkiske og 13 europæiske Delegerede, der ansætter og afsætter Læger og Funktionærer ved alle maritime Lazarether i hele det tyrkiske Rige, og dikterer alle Karantænebestemmelser. Sundhedsraadet, der i sædvanlige Tilfælde træder sammen hver Tirsdag, har i 1893 holdt Møde hveranden Dag og det kan uden Overdrivelse siges, at disse Møder, der ofte varer flere Timer, optager en Persons eneste Tid og Arbeide, saaat Legationens Delegerede i Gjennemsnit afser 30 Timer i Ugen kun til Behandling af sanitære Anliggender, der er af største Vigtighed for vor Søfart.

Sundhedstilstanden. Som det fremgaar af Foranstaaende, er de europæiske Delegerede i Sundhedsraadet i Antal omtrent dobbelt saa mange som de tyrkiske, hvilket ogsaa er ganske rimeligt, da baade Læger og Lazarether underholdes ved Afgifter af fremmede Skibe.

Koleraens Optræden her i Landet har i det Hele været temmelig mild. Den er forekommet i Yemen, Syrien, Anatolien, Konstantinopel og Saloniki, uden at Antallet af de daglige Dødsfald nogetsteds i Almindelighed har overskredet 20—30. Det er selvfølgelig ikke saameget selve Epedemien som snarere de sanitære Forholdsregler, der har fremkaldt Nød og Elenighed blandt Befolkningen, standset Søfarten og i høieste Grad indvirket paa Handel og Samfærdsel. Skjønt Koleraen saaledes har vist sig temmelig ufarlig, har dog de strenge Karantæneforanstaltninger indjaget Skræk og foranlediget Udlandet til Forsigtighedsregler, ikke alene med Hensyn til Søfarten, men ogsaa med Indførsel af tyrkiske Frugter og andre Produkter, der er forbudt i flere Lande. En af de Sundhedsforanstaltninger, som mest har skadet Søfarten, er Forbudet mod at losse eller laste under Karantæne paa andre Steder end der, hvor der findes Lazareth, anerkjendt af Sundhedsraadet.

Dardanel-Reglementet. Det nye Reglement for Søfarten ved Dardanellerne egner sig til at berede Skibsførerne visse Lettelser, som det fremgaar af følgende deri indtagne Bestemmelser:

- 1) Sundhedsformaliteterne for Skibe med rene Sundhedspas kan efter Skibsførernes eget Valg, finde Sted enten paa Land eller ombord; i sidste Tilfælde skal Skibsføreren manøvrere Skibet saa nær til Sundhedsbureauet som muligt og ved Nagara paa Fokkemasten heise et Flag med fem røde Rænder afvexlende med ligesaa mange gule af 10 Centimeters Bredde og 2 Meters Længde og horizontalt stillede;
- 2) Skibe kommende fra kolerasmittet Sted og destineret til ikke kolerasmittede tyrkiske Havne ved Middelhavet, anraabes og tilspørges af Sundhegsvagten ved Nagara uden Kommunikation og faar, hvis intet Koleratilfælde er forekommet ombord, to Sundhedsvagter, der medfølger til Cavak og der landsættes;
- 3) Skibe, hvori er forekommet Koleratilfælde, negtes Passage gennem Strødet og henvises til Clazomenes for der at undergaa foreskrevne Karantæne;
- 4) Skibe, som passerer Dardanellerne og Bosphorus i Karantæne, skal paa Stormasten heise et gult Flag, og maa kun i Nødsfald kommunikere med Land;
- 5) Sundhedsafgifterne erlægges i Cavak;
- 6) Seilskibe kommende fra kolerasmittet Sted negtes Adgang til Dardanellerne og Bosphorus.

Tyrkisk Konsulatvisa. Den 28 September vakte Porten ved Cirkulærnote til de fremmede Legationer det siden 1887 hvilende Spørgsmaal om tyrkisk Konsulatvisa paa fremmede Skibes Sundhedspas. Dette Spørgsmaal, der nævnte Aar blev henskudt til en særskilt Kommission, bestaaende af 13 europæiske og 3 tyrkiske Delegerede, blev da ikke bragt til et for Porten gunstigt Resultat. Der udstedtes nu et Paabud, hvorved alle fremmede Skibe, der efter 1ste November ankom til tyrkiske Havne, skulde have sine Sundhedspas forsynet med tyrkisk Konsulatvisa under Paalæg af ellers ikke at erholde fri Praktika. Dette aabenbare Brud mod

Kapitulationerne besvaredes af det internationale Sundhedsraad med en skarp Protest. Indtil Videre er status quo gjældende, og med Undtagelse af den sanitære Visa har fremmede Skibsførere ingen Formaliteter at iagttage paa de tyrkiske Konsulater.

Politivisitation. Et andet, ligeledes gammelt, Spørgsmaal vakte Porten sidst i Aaret ved at begjære de fremmede Konsulers Bistand til Undersøgelse af fremmede Skibe for at efterspore og gribe Forbrydere osv.

Fartøisagenter. Generalkonsulatet tror at burde gjentage sin i sidste Rapport anførte Udtalelse om, at Skibsførerne altfor ofte søger at forbigaa Konsulen. I Regelen er de fleste Skibe ballastede og anløber alene Konstantinopel for at opfylde visse for Pasagen gennem Strædet nødvendige Formaliteter, hvorfor Skibsførerne ikke behøver at indfinde sig paa Generalkonsulatet; dette er dog af den Mening, at Skibsførernes Nærværelse dersteds vil gavne baade dem selv og Skibsfarten samt Konsulen. Da Skibene paa Tilbageveien fra det sorte Hav i Regelen ikke anløber denne Havn, erholder de paa Fremreisen tillige de for Tilbagereisen nødvendige Dokumenter. Naar Skibet paa Opgaaende ankommer til Dardanellerne, telegraferer Kapteinen gjennem derværende Agent til Agenten i Konstantinopel. Sædvanlig indeholder Telegrammet Kapteinens og Skibets Navn, Afgangs- og Destinationssteder, Besætningens Antal og Lastens Indhold. Ved Opvisning af dette Telegram faar Agenten af vedkommende Konsulat de nødvendige Papirer (Sundhedspas og Firmaner), som derefter leveres til vedkommende tyrkiske Myndighed, hos hvem Kapteinen ved Ankomsten (følgende Morgen) henter dem, enten selv eller ved Agenten. Man kunde jo ikke uden Grund mene, at Kapteinen, som ved Ankomsten finder, saa at sige, alt klart, skulde ialfald en Gang om Aaret række at aflægge Besøg paa Konsulatet, især da han ofte opholder sig flere Timer hos Agenten. Hvis hver Kaptein en eller to Gange aarlig besøgte Konsulatet, og Konsulen derved fik Adgang til med ham at udveksle Tanker og Meninger, vilde saaledes mangen nyttig Oplysning kunne erholdes, mangen urigtig Opfatning fjernes, og Søfarten i høi Grad fremmes ved en saadan Nærmelse. Konsulen er vistnok Embedsmand, men tillige, og maaske nærmest den første og naturligste Talsmand for Hjemlandenes Handel og Søfart. Denne Omstændighed i og for sig tilsiger ham, saavidt hans Tid og Evner tillader det, at bistaa Kapteinen og søge at vinde hans Agtelse og Tiltro. Men hvormeget han end søger at være Kapteinen til Nytte, lykkes det ham sjelden, da disse af Vane, Venskab eller Egennytte ligger i Hænderne paa Agenterne, hvis Interesse det derfor er at Kapteinen saa sjældent som muligt kommer i Berørelse med Konsulen, og naar dette undertiden ikke kan undgaaes, er de altid personlig tilstede for at optræde i Kapteinens Navn. De har i Aarevis ordnet alle Skibsførernes Affærer, medens Konsulen snarere ansees som en Hindring end en Hjælp, i de fleste Tilfælde overflødig for Kapteinerne, der ikke, naar de af Agenten underrettes om, at noget Tvistepunkt er afgjort til deres Fordel, tænker sig, at Agenterne intet har udrettet eller har kunnet udrette uden at begjære Konsulens Bistand. Naar Konsulens Optræden er lønnet med Held, underretter han Agenten derom, som meddeler Underretning derom til Kapteinen, men derimod vel vogter sig for at nævne, at Fortjenesten tilkommer Konsulen. Herved faar Kapteinen en ofte overdreven høi Tanke om Agenternes Indflydelse og Duelighed.

I Betragtning heraf kan Generalkonsulatet ikke undlade at fremhæve, at en Agent her i Tyrkiet absolut Intet kan udrette udenfor de daglige

Agenturforretninger, og derfor nødes til at søge Konsulens Bistand selv i de mindste Spørgsmaal, som afgjøres endog af de laveste tyrkiske Myndigheder. Ved at vende sig direkte til Konsulen sparer Kapteinen saaledes Tid, Penge og Salær til Agenten.

Det er især ved Havarier og Reparationer, at Kapteinen burde lægge sine Interesser i Hænderne paa Konsulerne og lade disse udse Agenter, Besigtelsesmænd m. M., hvorved stor Besparelse vilde vindes. Hvis Konsulens Tid og Indsigter ikke tillader ham selv at tage virksom Del i Arbeidet, kan han idetmindste anbefale hæderlig og duelig Bistand, hvorved Bedragerier forhindres. Jo mere Konsulens — her tales selvfølgelig kun om fastlønnede Konsuler, der ikke maa modtage anden Godtgjørelse end den i Instruxen fastsatte — Bistand benyttes, desto bedre for Søfarten og billigere for de Interesserede.

Agenten behøves selvfølgelig i de fleste Tilfælde, men han bør ikke kunne trænge sig ind mellem Konsulen og Skibsføreren, hemme den Førstnævntes Virksomhed og rokke den Sidstnævntes Tillid. Han bør derimod afhænge af Konsulens Tillid og af ham kunne anbefales til Skibsføreren, som da, hvis han bliver bedraget, kan holde sig til Konsulen. Hvis Redere og Skibsførere vidste, hvorledes den tjenstvillige Agent ofte lader sine Tjenester betale, vilde de sikkert være forsigtigere i sit Valg; thi her i Levanten bør Agenten mere end andre Steder kontrolleres, da han meget ofte staar i Forbindelse med Alle. Ved en Reparation f. Ex. gaar alt til paa lovlig Vis, Auktion afholdes under Iagttagelse af alle lovlige Former, og Anbudene aabnes af Skibsføreren selv, som naturligvis antager det laveste, og ikke aner, at de, som har gjort Anbudene, paa Forhaand er kommet overens om det Beløb, som skal tilfalde Agenten og den, som skal gjøre det laveste Anbud. Ved alle Opkjøb, Lønninger, Besigtelser etc. har Agenten sin Procent foruden Betaling fra Rederier og Assurandører. Man kunde maaske spørge, hvorfor Skibsføreren ikke gjøres opmærksom paa alt dette. Svaret bliver da for det Første, at det er fordi Skibsføreren sjelden eller aldrig viser sig paa Generalkonsulatet, dernæst fordi han ofte af Agenterne tilskyndes til at vise Mistillid til Konsulen, og for det Tredie fordi han nærer blind Tiltro til Agenten, og for det Fjerde, fordi han vilde anse Konsulens Advarsel mod Agenten som Bagtalelse.

Generalkonsulatet vil hermed ingenlunde sige, at der her ikke findes ansete og redelige Agenter. Tvertimod, Hensigten med denne Advarsel er kun at gavne de hæderlige Agenter ved at søge at blotte de Bedragerier, som øves af andre mindre samvittighedsfulde. Her findes skandinaviske og engelske Huse, som nyder Anseelse og Tillid, men ogsaa andre, langt talrigere, paa hvem disse Betegnelser ikke kan anvendes, og derfor mener Generalkonsulatet endnu en Gang at burde tilraade Rederierne at overlade sine Interesser til Konsulen ved at lade ham faa vælge Agenter. Generalkonsulatet, som har betonet dette ogsaa i forrige Rapport, har troet paany at burde fremholde denne Advarsel, dels som en Pligt og dels for ved indtræffende Tilfælde at kunne fritage sig selv for Ansvar.

Maalebrev. Den vigtigste i Aarets Løb indtrufne Tildragelse paa det maritime Omraade er Forandringen i Erlæggelsen af Skibsafgifterne i Tyrkiet. De forenede Rigers Skibe havde før været ugunstigt stillet i denne Henseende, da de maatte betale disse Afgifter efter den „tydske Regel“, medens Flertallet af andre Skibe erlagde dem efter „the British Rule“. Tydskland, som i dette Tilfælde har været ligestillet med de for-

enede Riger, har i den senere Tid omgaaet dette ved at udfærdige særskilte for Tyrkiet gjældende Maalebrevne efter „den engelske Regel“. Generalkonsulatet, som i 1892 optog Spørgsmaalet om Maalebrevne, og i flere Skrivelser søgte at fremstille vore Skibes ufordelagtige Stilling i Sammenligning med t. Ex. de engelske, foreslog ogsaa som en Udvei at følge Tydscklands Exempel.

Da kom i September Underretningen om, at i Norge Maalesystemet var bleven forandret, hvilket foranledigede Legationen til, i Skrivelse til Porten at anholde om, at norske Skibe fra 1ste Oktober maatte faa erlægge sine Afgifter efter den i Maalebrevne optagne „British Rule“. Derpaa fulgte Underhandlinger med Udenrigs- og Marineministerierne hersteds, samt med Styrelsen for Fyrvæsenet og det internationale Sundhedsraad, som vedblev næsten daglig i over 2 Maaneder, og sluttede med det Resultat, at de forenede Rigers Skibe fra 1ste Oktober 1893 skulde erlægge sine Afgifter paa Grundlag af det i deres Maalebrevne optagne Appendix „British Rule“. Betydningen af denne Overenskomst fremgaar deraf, at vore Skibe nu erlægger 4—5 tyrkiske Pund mindre for hver Gang de besøger Havnen. Alene i Aarets tre sidste Maaneder sparedes derved ikke mindre end 200 tyrkiske Pund eller henved 5 000 francs. Forudsat, at Skibsfarten vedbliver som før, vil den ved den nævnte Overenskomst opnaaede Besparelse aarlig udgjøre 8—900 Pund (ca. 18—20 000 francs) eller mere end Halvdelen af det til Legationens og Generalkonsulatets Underholdning bevilgede Beløb.

Dampskibe i levantinsk Fragtfart. En anden glædelig Foreteelse paa det maritime Omraade er, at tre norske og et svensk Dampskib i den nærmeste Fremtid antages at ville komme til at gaa i Maanedsfart mellem Triest og Konstantinopel anløbende Mellemhavne. Denne fordringsløse Begyndelse kan give Anledning til Følger og Fordele for vore Rederier, og samtidig gavne Hjemlandene og gjøre deres Flag kjendt udenfor de sædvanlige Farvand for vore Skibe. Alt taler forøvrigt for, at vor Skibsfart hersteds, som gaar langsomt, men sikkert frem, vil tiltage betydeligt, saasnart de trykkende Karantæneforanstaltninger ophører at gjælde.

Vicekonsulaterne Samsun, Dardanellerne og Gallipoli besøgtes ikke i 1893 af de forenede Rigers Skibe.

Til Saloniki ankom to norske Dampskibe, dr. 2 135 Ton og til Varna 1 norsk Dampskib.

Alle Vicekonsuler meddele, at Handel og Søfart i 1893 led af de strenge Karantæneeregler.

Aarsvæksten i Tyrkiet var i 1893 meget rig, men desuagtet har Nationalformuen ikke tiltaget synderlig, da Befolkningen ikke forstaar at forædle Raaprodukterne, hvorhos Karantæneforanstaltningerne har hindret Udførselen. Med nogen Foretagsomhed hos Befolkningen burde det tyrkiske Rige blive et af de rigeste i Europa, da Klima og Jordsmon er høist fordelagtige, saa at kun ringe Arbeide kræves for at gjøre Landet til en Kornlade. De forbedrede Kommunikationer og især de paagaende Jernbaneanlæg i Europa og Asien turde imidlertid i høi Grad komme til at bidrage til Agerbrugets Forbedring.

Den gamle Vane kun at dyrke en Teig ved Stuedøren og lade milelange Strækninger ligge uopdyrket vil vistnok vige for Arbeide og Dyrkning, naar den tyrkiske Bonde indser, at overflødige Produkter med Fordel kan afsættes, hvilket før var umuligt. Hvad man da ei selv kunde fortære fik

raadne bort. Nu derimod kan de overflødige Produkter paa Jernbane sendes til Hovedstaden eller Udlandet. Den store asiatiske Jernbanelinie, hvorpaa man arbejder med al Kraft, vil om en ikke fjern Fremtid forene Konstantinopel med Bagdad og gjøre det rige indre Asien tilgængeligt for Dyrkning og Kultur, medens den under Arbeide værende Linie Konstantinopel—Saloniki bereder Afsætning for det europæiske Tyrkiske Produkter. Efter alt at dømme synes det tyrkiske Rige at være i stadig Fremskridt, og den almindelige Velstand tiltager hvert Aar. Tyrkiet har alle Betingelser for at blive et af Europas Kornlader og et af de rigeste Lande, og nærmer sig dette Maal, jo mere Kommunikationerne forbedres.

Finantserne lider vistnok under disse Reformarbejder, men da de, eller rettere den tyrkiske Statsgjæld, forvaltes af et europæisk Konsortium, har de forbedret sig betydeligt, og alt tyder paa, at for Fremtiden dette skal blive Tilfældet i endnu højere Grad end hidtil. Vel er Statsgjælden betydelig, men Landets naturlige Hjælpekilder er saa at sige udtømmelige, og eftersom de gjøres frugtbringende forøges Tiltroen til de tyrkiske Finantser, hvis Uorden for kun nogle Aar siden var et Ordsprog. Endnu for nogle Aar tilbage fik Embedsmændene, idetmindste de lavere, sin Løn kun delvis et Par Gange aarlig, og da i Form af Statsanvisninger, som de var nødt til at afhænde for $\frac{1}{3}$ af Værdien til mindre Vexelerere. Deres Lønninger havde da i 2 Aar eller mere været indestaaende, og naar de saaledes to Gange aarlig blev udbetalt for et Par Maaneder hver Gang, blev dette i Aviserne rost som et Bevis paa Sultanens velvillige Omsorg. Nu derimod faar Enhver sin Løn kontant udbetalt, og selv om det hænder, at han maa vente derpaa en eller to Maaneder, faar han den dog fuldt ud og i rede Penge.

Industrien synes ikke at faa Fodfæste her i Landet. Alene Mater, Silkevarer, Broderier og orientalske Vaaben tilvirkes; den europæiske Industri, man har søgt at grundlægge i Landet, gaar stadigt tilbage, og næsten alle Industriprodukter indføres nu som før fra Europa. Vel forsøger man stadigt at anlægge Fabriker og tilvirke Varer efter europæiske Metoder og Mønstre, men Mangel paa Indsigt og Ærlighed gjør disse Forsøg umulige. De faa Europæere, som her har anlagt industrielle Etablissementer er, naar Foretagendet findes fordelagtigt, Gjenstand for Avind og Forfølgelse, og naar en Koncession er udløbet, vægrer Tyrkerne sig sædvanlig for at forlænge dem i Haab om selv at fortjene paa Forretningen, men dette lykkes dem sjelden, og derfor ser man ofte Fabriker, som for ikke længe siden var i fuld Virksomhed, pludselig staa stille og halvt forfalde.

Handelen. I 1893 var Handelen meget trykket, og flere af de her-værende anseede og gamle Firmaer har indstillet sine Betalinger. Den nærmeste Anledning hertil er Sundhedsforanstaltningerne. Indførselen af mange for Kjøbmændene nødvendige Varer har længe været forbudt, og de faa, som efter gennemgaaet Karantæne og Desinfektion kunde indføres, er ankommet saa sent, og i saa beskadiget Tilstand, at de alene kunde sælges med stort Tab. Ogsaa Udførselen var ringe, fordi flere Lande stængte sine Markeder for tyrkiske Produkter, især Frugter (Figen fra Smyrna m. m.) Derfor raader inden Forretningskredse en meget trykket Stemning, som desværre ikke synes at skulle forbedres i den nærmeste Fremtid. Koleraen eksisterer, skjønt i mild Form, endnu hersteds, og skulde den, hvad vel

kan befrygtes, tiltage nu under Vaaren, skjærpes naturligvis paany de sanitære Foranstaltninger, hvilke ikke egner sig til at fremme Handelen.

Af de forenede Rigers Produkter er i Aarets Løb afhændet mindre Partier Bord, Planker, Fyrstikker, Jern, Konserver, Øl, Sprit, Tran og tørret Fisk. Men som sædvanligt er de reexporteret fra Belgien, England og Egypten, hvorfor paalidelig Opgave over de forskellige Kvantiteter ikke har kunnet erholdes. Med nogen Foretagsomhed vilde dog Afsætningen af disse Produkter kunne opdrives ikke saa ubetydeligt. Men Forretningsmændene i de forenede Riger synes, og maaske ikke uden Grund, at nære Uvilie mod nye Markeder, og overtager nødig den Resiko og de Udgifter, som Udførsel af Varer til saadant Marked altid medfører. Der er dog neppe Tvivl om, at mange Produkter fra de forenede Riger, forarbejdet efter forskrevne Modeller, vilde finde Afsætning her i Landet. Dette gjælder især Maskiner og Redskaber. Generalkonsulatet maa dog paany fraraade at udsende uerfarne Personer for her i Landet at søge at bevirke Afsætning af vore Produkter. Saadanne Agenter kan være baade indsigtsfulde, praktiske og virksomme samt nyttige i andre Lande, men her i Landet reiser sig en Mængde Hindringer i Veien for dem. Blandt disse kan først nævnes den her raadende babyloniske Sprogforvirring, dernæst de levantinske Affærsbedragerier, Landets Skik og Brug og de her-værende indviklede Forhold i Almindelighed. At sætte sig ind i disse sidste tager megen Tid, og uden at have Kjendskab dertil kan Intet nævneværdigt udrettes. Vistnok kan Handelsreisende knytte Forbindelser og skaffe paalidelige Agenter, men det kan ogsaa Fabrikanten selv gjøre uden nævneværdige Udgifter, da man vel maa antage, at Konsulerne i Almindelighed kan staa til Tjeneste med Adresser. Her, om nogetsteds, gjælder det at være forsigtig ved Valget af Agenter, da der, som før nævnt, blandt saadanne findes en stor Del Bedragerere.

At afsætte Produkter i Tyrkiet uden der at anvende fuldt paalidelige Agenter, anser Generalkonsulatet absolut ikke tilraadeligt, thi Bestillinger gjøres langt oftere af bedragelige end hæderlige Agenter. Af de mangfoldige Kneb, som her bruges for at bedrage fremmede Fabrikanter kan anføres Følgende:

„Svindleragenten antager sædvanlig samme Navn som et eller andet bekjendt større Hus; Firmaets Navn er trykt paa Papiret og Kuerten; han affatter sine Bestillinger i en værdig og tillidsindgydende Tone, beder om ikke at blive forvexlet med et Svindlerfirma af samme Navn etc. Sædvanlig sender han en Remisse for den første Bestilling, og naar han saaledes har vundet Fabrikantens Tillid, gjør han en større Bestilling, enten paa Kredit, eller mod Akcepter som bærer et kjendt, men naturligvis forfalsket, Navn. Ofte forlanger han, at Varen skal stilles paa ham selv eller Ordre og sælger den sædvanlig i Toldpakhuset og til Underpris. Naar siden Akcepterne forfalder, viser de sig at være falske, Kjøbmanden, — Agenten — eksisterer ikke, Bestillingen er gjort i falsk Navn, eller Agenten er forsvundet.

Undertiden telegraferer han ogsaa til Fabrikanterne, at den Person, til hvem han formoder et større Parti Varer er afdød, pludselig er afdød, og anholder om at blive bemyndiget til at modtage Forsendelsen, da han er Bestyrer i Boet. Andre, mere fordringsløse, nøier sig med fra Fabrikanter i alle Lande at indfordre Prøver paa Varer, som de siden afhænder.

De, som uden Risiko vil gjøre Forretninger paa Tyrkiet, bør derfor skaffe sig paalidelige Agenter. Som allerede nævnt under Søfarten findes

her et norsk og et svenskt Hus samt adskillige engelske og tyske Firmaer, der alle kan anbefales. Fra dem kan Fabrikanten erholde Modeller og Tegninger samt derefter afsende Varerne i Konsignation, eller, om han saa foretrækker, i smaa Partier som Prøver. Disse Firmaer med sine Forbindelser og Kjendskab til Kjøbmænd og Forhold kan da bedre end enhver Anden sørge for Varernes Afsætning, især da de dertil opmuntres af den med forøget Afsætning følgende større Fortjeneste. Denne Fremgangsmaade er ubestridelig den billigste og mindst resikable, samt efter Generalkonsulatets Mening ogsaa under de nuværende Forhold den eneste mulige for her at aabne et Marked for de forenede Rigers Produktion.

I Forbindelse hermed tør fremholdes Vanskelighederne ved her at erholde paalidelige Oplysninger om Firmaers virkelige Soliditet. Her findes nemlig intet større og mere anseet Oplysningsbureau, og mindre saadanne kan man ikke altid stole paa. Derhos er der flere Kjøbmænd af samme Navn, og ofte er de saa ubetydelige, at man ikke engang kan finde deres Adresse. Forespørgsler om Kjøbmændenes Vederhæftighed, der Tid efter anden indgaar til Generalkonsulatet, er paa Grund heraf særdeles vanskelige at besvare. Dertil medgaar megen Tid, Møie og Arbeide. Med bedste Vilie kan man ikke altid udføre det, og uagtet største Forsigtighed løber man derfor Fare for at vildlede Fabrikanten. Hvis man, som ovennævnt, skaffer sig Agenter, turde dog saadanne Opgaver om enkelte Kjøbmænd ikke udkræves for Fabrikanten.

En Stempellov vil fra 25 Marts 1894 komme til Anvendelse i Tyrkiet, og Papirer og Dokumenter blive belagt med Stempel. Blandt Lovens Bestemmelser kan anføres følgende: 1) Selskaber erlægger i Stempelafgift en Gang for alle 1 % af Kapitalen; 2) deres Obligationer etc. forsynes med Stempler til $\frac{1}{2}$ pr. mille af deres nominelle Værdi; 3) Stempelafgiften i Almindelighed udgjør: For 1—100 Piaster, 10 Para, 101—1 000, 20 Para, 1 001—2 000, 1 Piaster, 2 001—4 000, 2 Piaster, 4 001—6 000, 3 Piaster, 6 001—8 000, 4 Piaster, 8 001—10 000, 5 Piaster o. s. v. Derhos erlægges for Retten, Prokurationer, Kontrakter, Fuldmagter, Indregistreringer og lignende 10 Piaster; for Certepartier $\frac{1}{4}$ Piaster, private Kvitteringer, juridiske Ansøgninger, Chequer, Recipisser etc. $\frac{1}{2}$ Piaster; for Petitioner og Leiekontrakter 1 Piaster, og for Patenter 2 Piaster.

Undertiden lader Porten paa egen Haand offentliggjøre Love og Forordninger, som berører fremmede Handlende og Søfart, og lader dem publicere ved de tyrkiske Konsuler i Udlandet. Naar disse Forordninger ikke er blevet erkjendt af de herværende Legationschefer, er de ikke lovlige, hvorfor Generalkonsulatet tilraader Vedkommende, ikke at underkaste sig saadanne Forordninger, medmindre Legationen derom har afgivet officiel Rapport, hvilket let kan erfares ved Efterspørgsel i Indredepartementet. Saaledes har f. Ex. adskillige Skibsførere antaget den tyrkiske Konsulærvisa kun paa Grund af vedkommende Konsulers Publikation deraf, og uden hos vedkommende Myndigheder at undersøge, om Legationen havde afgivet Rapport om dens Gyldighed.

Otto Steenbock.

Sydney (New South Wales).

Fra Norge ankom med Ladning til Hovedstationen 1 Seilskib dr. 828 Ton, og fra andre Lande til Hovedst. med Ladning 5 Seilskibe dr. 3 899 Ton og i Ballast 4 do. dr. 2 951 Ton, og til Vicekonsulatet med Ladning 1 Seilskib dr. 828 T. og i Ballast 5 dr. 5 179 T. Ialt ankomne 16 Seilskibe dr. 13 684 Ton. Bruttofragter fra Norge £ 875, fra Udlandet £ 2 990.

Der afgik til fremmede Lande fra Hovedstationen med Ladning 6 norske Seilskibe dr. 4 887 Ton og i Ballast 4 dr. 2 233 T., og fra Vicekonsulatet med Ladning 6 dr. 6 007 Ton. Ialt 16 dr. 13 127 Ton. Bruttofragter fra Hovedst. £ 9 040, fra Vicekons. £ 3 896.

For Reparation ankom 2 norske Skibe dr. 2 007 Ton.

Af svenske Skibe ankom 3 dr. 1 922 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. £ 27—9—1, ved Vicekonsulatet £ 19—11—2, hvoraf tilfaldt Konsulen £ 9—15—7. Af svenske Skibe ved Hovedst. £ 7—11—5. Ialt tilfaldt Konsulen £ 44—16—1. Expeditionsafgifter af norske Exp. £ 7—8—6, svenske £ 13—7—6.

Aarsberetning dateret 3 Februar 1894.

Aaret 1893 har været det mest skjæbnesvangre i Koloniens Historie, og det almindelige Haab er, at vi ikke skal faa et saadant igjen, ialfald saalænge den nuværende Generation lever og husker Aarsagerne til den Krise, som har rammet Landet og har forskandset sig mod dens Tilbagekomst. Foruroliget af de mange Fallitter af australske Land- og Bygningsforeninger og andre lignende Pengeinstitutioner i 1891 og 1892, og de herved lidte Tab, blev Befolkningen alarmeret. Krisen naaede sit Toppunkt efter Publikation, væsentlig i England, af statistiske Opgaver over de store Pengebeløb, som britiske Kapitalister havde laant til de koloniske Banker, og disse Kapitalisters Frygt for Sikkerheden af deres Penge, og ved Betalingsstandsningen af „The English, Scottish and Australian Chartered Bank“ den 13 April, overførtes Krisen fra Victoria til New South Wales. En Overenskomst mellem fire lokale Banker gav Haab om, at de skulde komme over Stormen. Uheldigvis forenede ikke alle Banker sig med dem, og da „Australian Joint Stock Bank“, i sidste Øieblik anholdt om deres Bistand, var det udenfor deres Mægt at kunne bistaa denne Bank, som derfor indstillede sine Betalinger den 13 April. Usikkerheden vedblev; Premierministeren, Sir George Dibbs, tilbød nu Hjælp, og den saakaldte „Bank Issue Act“ blev gennemført, hvorved Sedler blev erklæret som det først betalbare af Bankernes Midler; en Kundgjørelse udstedtes, der autoriserede disse som lovlige Betalingsmidler over hele Kolonien, hvilket skulde træde i Kraft, saasnart Bankerne vilde benytte sig af denne Fordel. Uheldigvis manglede der Enighed mellem Bankdirektørerne, og paa Grund heraf forenede de sig ikke, før „The Commercial Banking Co. of Sydney“ indstillede sine Betalinger den 16 Mai, hvilket bevirkede, at de resterende solvente Banker indgav til Regjeringen en Ansøgning om saadan Seddelfrihed, der bevilgedes dem og saaledes standsede videre Betalingsindstillinger.

Efter den almindelige Mening oversteg ikke Seddelcirkulationen mere end 5 pCt. af de Bankers Midler, der først benyttede sig deraf, og omkring Tiden for Kundgjørelsens Ophør, den 16 Novbr., var Cirkulationen antagelig ikke mere end ca. 3 pCt. eller omkring den sædvanlige, og Bankerne behøvede ikke at faa den fornyet. De Banker i Australien, som indstillede sine Betalinger, deres Gjæld, og hvor lang deres saakaldte Reconstructions-tid var, sees af følgende Tabel:

Betalings- indstillin- gens Datum	Bankens Navn.	Gjæld til Aktieeierne.	Gjæld til Publikum.	Atter aabnet.
		£	£	
Jan. 30	Federal	518 910	1 555 174	—
April 5	Com. of Australia . . .	2 058 990	12 635 066	Mai 8
April 13	E. S. and A. Chart. . .	1 239 670	7 028 679	Aug. 21
April 16	Aust. Joint Stock . . .	1 305 647	11 772 847	Juni 19
April 22	London Chartered . . .	1 367 958	7 384 600	Aug. 10
Mai 1	National of Aust. . . .	1 730 488	11 155 499	Juni 26
Mai 6	Colonial of Aust. . . .	573 822	3 820 458	Juli 10
Mai 10	Victoria	889 380	7 857 405	Juni 19
Mai 15	Queensland National . .	1 343 626	9 279 344	Aug. 2
Mai 15	North Queensland . . .	260 023	391 281	Juli 19
Mai 16	Commer. of Sydney . .	1 535 902	12 489 140	Juni 19
Mai 17	City of Melbourne . . .	732 231	5 103 553	Juni 19
Mai 17	Royal of Queensland . .	432 049	927 556	Aug. 7
	Tilsammen	13 988 696	91 396 602	

Aarets Tal viser en Nedgang af £ 8 558 000 af de i Bankerne indsatte Beløb, £ 10 369 863 i de forskudte Beløb. Seddelcirkulationen viste en Tilvæxt af £ 429 087, og Reserven en Tilvæxt af Mynt og Guld til Værdi £ 1 350 778, saaat Aaret afsluttedes med at Bankerne havde forøget sine Forraad af Guld og Mynt; dog kan det endnu ikke siges, at Tiltroen er kommet tilbage saavidt, at Befolkningen herude er beredt paa at indlade sig paa nye industrielle Foretagender, saameget mere som Arbeiderspørgs-maalet her endnu ikke er afgjort. Det Antal Arbeidsløse som for Tiden findes i Sydney, vækker ikke lyse Forhaabninger, især i Betragtning af den sidste Strid mellem Arbeiderne og Kulgrubeieerne i Newcastle. Da det er noget bedre i det Indre af Kolonien, har mange forladt Sydney for at drive Landbrug; hvis dette vedbliver, kommer vistnok Forretningerne efterhaanden paa en solidere Fod. Lykkeligvis har Uldklipningen havt et ligesaagodt Udfald som i 1892, og Prisen paa Talg er næsten den samme som i forrige Aar. Storartede Udsigter har Hvededyrkningen herude; Aarets Høst har været meget tilfredsstillende, og Hvedemarkedet aabnede med 3 sh. 6 d pr. Bushel i Sydney. I det Hele har Aaret været gunstigt for Jordbrugerne; dog er det den almindelige Mening, at Protektionssystemet ikke har været gyl Fordel for dem, snarere tvertimod. Følgende Tabel viser Uldklipningen i de sidste 9 Uldsæsoner:

Sæson.	Udbudte Baller.	Solgte Baller.	pCt. solgt.
1893—94	223 041	274 854	85.8
1992—93	267 928	237 572	88.6
1891—92	193 846	139 282	71.8
1890—91	152 778	101 828	66.6
1889—90	175 853	156 790	89.2
1888—89	197 451	149 083	75.4
1887—88	149 921	106 800	71.3
1886—87	121 124	80 381	66.1
1885—86	113 061	71 059	62.8

Uldnoteringerne ved Slutningen af Aarets Salg var:

Slags.	Superior. d	God. d	Medium. d	Daarlig. d
G flecce . .	8 $\frac{1}{2}$ —10	7 $\frac{1}{4}$ —8 $\frac{1}{4}$	6 — 6 $\frac{3}{4}$	5 — 5 $\frac{1}{2}$
G lambs . .	8 — 9 $\frac{3}{4}$	7 — 7 $\frac{1}{2}$	5 $\frac{1}{2}$ —6 $\frac{1}{2}$	4 — 5
G pieccs . .	7 $\frac{1}{4}$ —8 $\frac{1}{4}$	6 — 7	5 — 6	3 $\frac{1}{2}$ —4 $\frac{1}{2}$
G bellies . .	5 $\frac{1}{4}$ —6 $\frac{1}{4}$	4 — 4 $\frac{3}{4}$	3 — 3 $\frac{3}{4}$	2 — 2 $\frac{3}{4}$
G crossbred	8 $\frac{3}{4}$ —10	8 — 8 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{4}$ —7 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{2}$ —7
W flecce . .	11 — 11 $\frac{1}{2}$	10 — 10 $\frac{1}{4}$	8 $\frac{1}{2}$ —9 $\frac{1}{2}$	6 $\frac{1}{2}$ —8
S flecce . .	15 — 17 $\frac{1}{4}$	13 — 14 $\frac{1}{2}$	12 — 13	10 $\frac{1}{2}$ —11 $\frac{3}{4}$
S pieces . .	13 — 14	11 — 12	10 — 10 $\frac{1}{2}$	8 — 9 $\frac{1}{2}$
S bellies . .	11 $\frac{1}{2}$ —12 $\frac{1}{2}$	10 $\frac{1}{2}$ —11	8 $\frac{1}{2}$ —10	7 — 8
S locks . .	8 $\frac{1}{4}$ —9	7 — 8	6 — 6 $\frac{3}{4}$	4 — 5 $\frac{1}{2}$

Uldexporten i Aaret fra de 4 fornemste Kolonier i Australien var følgende:

Koloni.	Baller.
New South Wales	637 874
Victoria	452 562
South Australia	148 654
Queensland	189 552

1 428 632

Følgende Tabel viser Exporten i Aaret af Koloniens fornemste Produkter:

Artikel.	Kvantitet.
Uld	637 874 Baller
Skind	30 137 Bundter
Huder	145 943 Stykker
Talg	82 802 Fade
Tin	107 952 Plader
Kobber	196 701 Do.
Læder	7 050 Baller
Preservered Kjød	170 447 Æsker
Shale	20 498 Tons
Copra	5 968 —

Handelen led i Aarets Løb betydelig, som jo var ganske naturligt. Paa den ene Side har Regjeringen gjort store Inddragninger i sin Stab, hvilket selvfølgelig bevirkede en formindsket Afsætning, og paa den anden Side har det Slag, som Krediten fik, havt den Følge, at Kjøbmænd og

Detailhandlere ikke var tilsinds at gjøre Forretninger udenfor det allernødvendigste, og deres Lagere har været reduceret til det mindst mulige. Konkurrencen har i Almindelighed været bragt til det yderste, og følgelig har Omsætningen i Aaret udmærket sig ved en ringe Gevinst. Som Tillæg til den finansielle Modgang, som flere Importhuse har havt at kjæmpe med, maa nævnes de Oversvømmelser, som ved Aarets Begyndelse indtraf i de nordlige Distrikter af Kolonien. Den omkring Hunter River bosatte Befolkning led betydeligt ved disse Oversvømmelser, og en stor Del af Detailhandlerne dersteds saa sig nødt til at henvende sig om Hjælp til sine Forlæggere, Importfirmaerne i Sydney, hvilke derved har paaført sig en stor Del usikre Fordringer. Dog er at bemærke, at uagtet alle disse Modgange, yderst faa Importhuse har været nødt til at gaa fallit.

Af Ovenstaaende fremgaar, at 1893 med Rette kan ansees som et af de daarligste Aar i Koloniens Annaler; dog er de fremtidige Udsigter for New South Wales meget lyse, især ved de mærkelige Opdagelser af overordentlig gode Kul under Sydneys Havn Port Jackson; uden Tvivl vil denne Opdagelse faa en betydelig Indflydelse paa Koloniens Industri og Skibsfart, især den sidste, da de største Skibe nu kan fylde sit Behov direkte fra Gruben, der har en saa overordentlig Beliggenhed, at Kullene alene opheises deraf og derefter tømmes direkte i Skibets Lasterum.

Newcastle, N. W. S. (Indberetning fra Vicekonsul Wallace). Aaret 1893 var et Tidsrum af uøret Uheld og almindelig trykket Forretningsstilstand. Efterspørgselen efter Kul var meget ringe og Grubernes Produktion meget mindre end i 1892.

De forenede Grubeiere holdt flere Møder for at overveie Kulhandelens Stilling og besluttede den 1 Juli at nedsætte Kulprisen til 9 sh. at regne fra 1 August, for at opnaa Efterspørgsel. Dette lykkedes dog ikke, og en yderligere Prisnedsættelse ansaaes nødvendig. Arbejderne meddeltes den 30 September, at Overenskomsten mellem dem og Arbeidsherrerne udløb ved Aarets Slutning. Ligesaa besluttedes at ophæve Eiernes Forening, der havde bestaaet i henved 20 Aar, og saaledes overlade hvert Anlæg at træffe sin Overenskomst med Arbejderne om Løn etc. Dette kan medføre stærk Konkurrence, hvilket for Tiden ikke er ønskeligt, men det vil aabenbart være til Fordel for flere Gruber, der paa Grund af sin Arbeidsmethode og Kullenes Kvalitet ikke arbeidede med fuld Fordel under den gamle Overenskomst. I nogle Uger herskede en Strid mellem nogle Grubeiere og Arbejderne om Betalingen for at bryde Kul, og en ny Streik befrygtedes at ville finde Sted i det nye Aar. Dette blev dog lykkelig undgaaet, da Arbeidsherrerne den 29 December gik ind paa at betale Mændene en ensartet Løn af 3 sh. 2 d pr. Ton; Arbeidet vil blive gjenoptaget den 2 Januar uden Afbrydelse. I Aaret blev de fleste Gruber ikke drevet i fuld Tid, og den 30 Juni standsede West Wallsend og Greta Gruberne. Young Wallsend, Burwood Extended, Dudley og New Wallsend Selskaberne er sat under Likvidation, og nye Anlæg vil ikke blive aabnet, før Stedets Handel viser Tegn til Bedring. Den foreslaaede Oprettelse af en Kul „Trust“ indstilledes, da de Gruber, der ikke billigede dette dannede en for stærk Opposition mod de andre.

Produktionen af Cokes viser en Tilvæxt af 11 691 Ton til Værdi £ 14 580, navnlig paa Grund af Gjenoptagelsen af Broken Hill Sølvværk, der tiltrænger stor Forsyning. Den nuværende Pris er 25 sh. pr. Ton.

Kobber. Der produceres 857 Tons til Værdi £ 39 422, eller betydeligt mindre end tidligere. Hunter River Copper Cy. standsede i August og Materiellet flyttedes til South Australia. Dette er et stort Tab for Distriktet, da de tilbageværende Værker er af ringe Betydning.

Uld. Exporten gik til London og udgjorde 70 394 Baller til Værdi £ 848 308 eller en Tilvæxt af 8 399 Baller. Aaret ansees for at have været meget godt, da smukt Veir lettede Klipningen og Uldens hurtige Transport til Jernbanen. Dampskibe er regelmæssig ankommet for at indtage Partladninger, ligesom flere Seilskibe er ladet. De samme Fragter er erholdt som i de andre Udslibningshavne, og Skibene har erholdt tilstrækkelig Forsyning med Dødvægt bestaaende af Kobber, Antimonmalm, Huder, Talg og Faareskind. Denne Industri kultiveres meget af vedkommende Selskaber og ingen Anstrengelse spares for at sikre Producenterne enhver Fordel ved at sende sin Uld direkte herfra istedetfor over andre Havne.

Talg. Til London og Valparaiso sendtes 1 363 Tons, værd £ 29 823. Til Valparaiso er Exporten meget tiltaget i Aaret, og da der nu sker regelmæssige Forsendelser dertil er der al Udsigt til at denne Trafik vil antage betydelige Proportioner.

Frossent Kjød. Af Faar slagtedes i 1893 480 000 Stk., og Exporten udgjorde 109 258 carcasses og 43 844 haunches Faar, 4 309 carcasses Lam og 1 116 Kasser Nyrrer, til Værdi £ 40 358. Tidlig paa Aaret standsede Trafiken en kort Tid paa Grund af Hjemmemarkedets overfyldte Tilstand. Mange Dampskibe har indtaget Ladninger og der ligger nu 30 000 carcasses, der skal forsendes. Der er endnu ikke truffet Anstalt til at oprette Fryseri ved Kaien, da Udgiften har været for stor i Betragtning af Uvisheden om Dampskibenes Ankomst; saasnart en Ordning hermed er truffet, vil Selskabet bygge en saadan Indretning og i Tilfælde udvide Anlægget i Aberdeen.

Smør. Denne Industri er gaaet meget frem i de sidste 12 Maaneder og har skaffet sig et Navn i Storbritanien og flere Havne i Europa, ligesom Forsendelser er skeet til Sydafrika, Egypten, Indien, Ceylon, Singapore og Sydaustralia, hvorhen meget sendes næsten hver Uge. Produktionen i Aaret var 451 Ton af Værdi £ 45 300, hvoraf 85 Tons udførtes til fremmede Havne. I Marts og April stod Forretningen noget tilbage, fordi Landet var oversvømmet og Landmændene ikke kunde sende Fløden til Meierierne før Veie og Jernbaner var repareret. Smørret er af udmærket Kvalitet, og da den største Omhu iagttages dermed er der ingen Frygt for at Produktionen skal gaa ned. Der er flere mindre Meierier, som alle finder fordelagtig Afsætning til den omboende Befolkning.

Sæbe- og Lys-Selskabet har meget udvidet sit Anlæg og producerer Sæbe og Lys af alle Slags, Glycerin, Smøreolier, og Benstøv. 2 000 Ton Sæbe og 100 000 Kasser Lys er fabrikeret i 1893 foruden en god Del af de andre Varer. Selskabet sysselsætter stadig over 200 Arbeidere og har skaffet sig et Navn for sine Produkter i Kolonierne. Til Mauritius afsendtes 150 Ton Sæbe værd £ 1 500 og Selskabet vil ogsaa søge at indføre sine Varer paa andre fremmede Markeder. Det indfører aarlig en stor Del kiselsurt Natron, Harpix, Potaske etc. til sit Brug. Et andet Selskab skal dannes til Fabrikation af Vognsmørelse og Smøreolier, der bruges meget her i de talrige Gruber, det vil uden Tvivl arbejde med Fordel.

Af Benstøv udførtes 1 823 Tons af Værdi £ 9 115, især til New Zealand og Mauritius til Gjødning.

Hr. Arnolts Kjæxfabrik er meget udvidet i dette Aar og et stort Udlæg er anvendt for at erholde nye Markeder. Varerne er af udmærket Kvalitet og efterspørgeres over alle australske Kolonier. Fryserum haves for at bevare Smør og Æg hvoraf flere Tons bruges hver Uge for Fabrikationen.

Ingen Udvidelse har fundet Sted af Bryggerne i Aarets Løb. Fortsættelsen af Arbeidet ved det indre Basin er standset, men der har været arbeidet paa at borttage en Sandbanke i den nordlige Havn. Mudringsarbeidet forøgedes meget i det første Halvaar paa Grund af de store Mængder Slam, der førtes ned af Floden ved Oversvømmelsen.

Regjeringen har i 1893 nedsat Taxten for Skibe, der lossere Ballast ved Kaien, med 50 %, ligesom mange Lettelser er skeet for andre Skibsoperationer. Denne Nedsættelse var høist nødvendig og vil blive en betydelig Besparelse for Skibe, der ankommer her med Ballast.

„Harbour Trust“ Loven er ikke behandlet af den lovgivende Forsamling i 1893, og det er vist, at Sagen ikke vil blive optaget før efter de almindelige Valg, der finder Sted tidligt i det nye Aar. Det er tvivlsomt om Loven vil blive afgjort med det første, da det nye Parlament faar at gøre med mange vigtigere Sager.

Der er foretaget flere Forsøg paa at bevæge Regjeringen til at nedsætte Lodsafgifterne i denne Havn, hvilke altid har været for store, og Finansministeren har nylig lovet at fremsætte Lovforslag herom.

Jernbaner. Ingen nye Udvidelser har fundet Sted, men der paa tænkes at forlænge Linien fra Glenn Innes til Inverell, en Afstand af 45 Miles med en anslaaet Udgift af £ 369 000, hvorved en stor Trafik kan paaregnes, nemlig med Hvede. Trafiken paa den nordlige Linie har været god, men de store Udgifter til Reparationer paa Grund af Oversvømmelserne har betydelig formindsket Udbyttet.

Sporveie. Skjøndt de udvidede Linier til Forstæderne Tighes Hill og Merewether er færdige, er de ikke endnu sat i Gang.

Regnmængden var meget stor i Aarets 3 første Maaneder, især i Marts, da over 16½ Tommer noteredes. I denne Tid var der Flom i alle Floder hvilket bevirkede uhyre Skade, især for Landmændene. Byerne East og West Maitland blev ganske oversvømmet og Jernbaneforbindelsen standsede flere Dage, idet Linien paa flere Steder var bortskyllet. Paa Grund heraf stod Gruberne stille, da Kullene ikke kunde sendes til Havnen. Veiret var ogsaa meget ugunstigt i Juni og Juli, men den sidste Del af Aaret var gunstigere.

Fragtmarkedet var paa Grund af den ringe Efterspørgsel efter Kul stille i Aaret og der afsluttedes kun faa Forretninger i de første Maaneder. En liden Fremgang viste sig i Juni og Juli, og mod Aarets Slutning blev Fragterne fastere med bedre Efterspørgsel for Skibninger i det nye Aar. Satterne naaede aldrig nogen Høide, og da Skibe søgtes for Uld og Korn og fik bedre Fragter end for Kul, var der nogen Vanskelighed i at erholde nødvendig Tonnage til at opfylde de forhaandenværende Ordres.

Der ankom 1 108 Fartøier dr. 1 209 467 Ton, eller 199 Skibe og 171 851 Ton mindre end i 1892. De erlagte Fyr- og Lodsafgifter udgjorde £ 17 716, og Tonnageafgifter af ladende Skibe ved Kranerne £ 7 260. Værdien af Indførselen fra fremmede og interkoloniale Havne var £ 451 258.

Paa Grund af de sidste Aars Depression her i Kolonierne og den almindelige Nedgang i Værdien af Varer og fast Eiendom var man i Aarets første Maaneder paa det Rene med, at der forestod en Handelskrise, hvilket ogsaa fandt Sted i Marts og April og kulminerede med Standsninger af flere af de fornemste Banker og andre Pengeinstituter. Dette havde en alvorlig Virkning paa Handelsverdenen og bevirkede Standsning af mange gamle Huse baade her og i Nabokolonierne, samt lammede for en Tid ganske enhver Slags Handel og Forretning. Bankerne har fremsat Forslag til Rekonstruktion, der er bifaldt af Aktieeierne, men Virkningen har efterladt en Følelse af Usikkerhed, som det vil tage Tid at udslette. Uden Tvivl vil Krisen have en god Virkning ved at standse den Tendents til overdreven Spekulation, der havde udbredt sig, og Forretningerne vil blive drevet paa et sundere Fundament, om end ikke med saa stort Udbytte.

Prisen paa Kul i det nye Aar er ca. 8 sh. pr. Ton for de bedste og 4 sh.—4 sh. 6 d for smaa, hvilket haabes at ville ophjælpe denne vor fornemste Næringsgren. Nedgangen i Sølvindustrien giver dog Grund til at befrygte en formindsket Efterspørgsel efter Kul. Med Hensyn til Exporten til Californien viser det sig, at Lokalinteresserne dersteds er bleven meget stærke og Konkurrencen skarp; men den forventede Ophævelse af Tolden paa bituminøs Kul i de forenede Stater vilde hjælpe meget. Hvad angaar Exporten til Java og Straits Settlements er det klart, i Betragtning af den billige Transport af Kul fra England til Østen samt Udviklingen af Kuldriften i Indien, China og Japan, at vore Gruber her vil faa en haard Kamp. Det beregnes, at med de nylig aabnede Kulgruber vil Produktionen fra dette Distrikt blive ca. 4 Mill. Ton aarlig. Næsten alle Gruber kunde med Lethed fordoble sin Produktion fra 1893; men en Reduktion er nødvendig for at gjenvinde den tabte Afsætning.

A. Falstedt.

Wien.

Aarsberetning dateret 12 April 1894.

Som allerede nævnt i min sidste Beretning blev i Løbet af Aaret 1892 de Love udstedt, i Henhold til hvilke Reguleringen af vore Valutaforhold og Indførelsen af Guldvaluta i Østerrig-Ungarn skulde foregaa. Betræffende Aktion bestaar væsentlig af 3 Dele og indbefatter i sig Statsgjældens Convertering, saafremt denne er forrentelig til mer end $4\frac{2}{10}$ pCt., endvidere den svævende Statsgjælds Fundering og endelig Emission af effektiv Guldmynt henholdsvis af Noter som ere dækkede ved effektiv Erlæggen af Guld. I 1893 blev af Østerrige udgivet 60 Millioner og sidst i Marts 1893 atter 40 Millioner Guldrente til 4 pCt., for hvilke man indtog et samlet Beløb af $94\frac{1}{2}$ Millioner effective Guldgylden, som efter Finantsprogrammet maa skaffes.

Den effective Anskaffelse af Guldet har hidindtil ikke gjort videre Fremskridt, da de finansielle Forhold i 1893 var ugunstige for Fortsættelsen af Tilveiebringelsen af Guld. Som Følge af de finansielle Kriser i Tyskland, Italien, de forenede Stater af N. Amerika, England, Australien, Syd Amerika, Spanien, Portugal og Grækenland opstod en Rystelse ved samtlige Pengemarkeder, paa hvilken der fulgte en Renteforhøielse, som var ugunstig for Guldimporten, endvidere tillod 1893 Aars Høst kun en Export af ca. 13 Millioner Gylden mindre end i 1892, hertil kom Virkningen af vor Handelsbilants for 1892, som kun var aktiv med et relativ lidet Beløb, og der fulgte, dels paa Grund af Rentefodens Stigning i Udlandet, dels paa Grund af Spekulationssalg, en Tilbagestrømmen af østerrikske Effecter fra Udlandet, hvis Sum pr. 1893 taxeres til ca. 120 Millioner Gylden. Under disse Forhold opstod en Guldagio, som opnaaede sit Høidepunkt med næsten 7 % sent paa Høsten 1893. Rigtignok er Agioet nu gaaet tilbage til ca. 4 %; dog maa man vente og se, om og naar Pengemarkedets almindelige Forhold gjør Anskaffelsen af det resterende nødvendige Guld mulig. I Mellemtiden begyndte man at udpræge det anskaffede Guld til Guldstykker paa 10 og 20 Kroner, som dog endnu ikke sættes i Omløb, ligeledes begyndte man med Ombytningen af de hidindtil gjældende Guldtegn af den gamle østerrikske Mynt mod saadanne af Kronemyntfoden. Til dette Øiemed begyndte man i Slutten af Marts 1893 at sætte Bronzestykker til 1 og 2 Heller i Omløb, og i Mai 1893 Sølvkroner og Nikkelpenge til 10 og 20 Heller (2 Heller = 1 Kreuzer, 1 Krone = 50 Kreuzer.) Ligeledes blev i Marts 1893 Sølvstykkerne à 2 Gylden og $\frac{1}{4}$ Gylden indtagne og er deres Omløb siden 1ste Juli 1893 afsluttet.

Fra Regjeringens Side blev fremlagt Lovforslag, som har Funderingen af den svævende Statsgjæld til Hensigt. Denne svævende Statsgjæld bestaar af 312 Millioner Statsnoter, som er emitterede af Østerrige og Ungarn, endvidere af et Beløb paa 100 Millioner Gylden, som er udgivet af Østerrige alene, dels i Statsnoter og dels i saakaldte „Salinenscheine“ det er forrentelige Hypothekar Anvisninger, som ere pantsatte paa Østerriges Saliner. Efter de anførte Lovforslag skal i Løbet af 1894 og 95, 200 Millioner Gylden Statsnoter inddrages paa følgende Vis: Af det, ved det af Østerrige og Ungarn optagne Guldlaan opnaaede, Guldforraad faar den Øster. Ungarske Bank 160 Millioner Gylden effectiv i Guld, derimod overgiver Banken til Staten 80 Millioner Gylden i Sølv (Sølvgylden) og 80 Millioner Banknoter. Med disse Værdier skal Staten indløse 160 Millioner Statsnoter og desforuden udgive 40 Millioner Gylden i Sølvstykker à 1 Krone, hvorimod yderligere 40 Millioner Gylden Statsnoter indfries. Østerrige-Ungarns svævende Gjæld vil ved denne Operation blive formindsket med 200 Millioner Gylden, altsaa reduceret til 112 Millioner. For efterhaanden at tilveiebringe Funderingen af Østerriges svævende Gjæld pr. 100 Millioner Gylden, blev først Rentefoden af de saakaldte „Salinenscheine“ forhøiet med $\frac{1}{2}$ %, saa at corresponderende hermed ved den stigende Emission af Salinenscheinene, hvis Omløb isammen med Statsnoterne ikke bør overstige en Sum af 100 Millioner, de sidstnævntes Omløb tilsvarende formindskedes. Desforuden skal dette samlede Omløb foreløbig formindskes med 30 Millioner Gylden, altsaa reduceres til 70 Millioner Gylden, og dette sker ved Optagen af et tilsvarende Laan. De nævnte Lovforslag behandles for tiden i „Abgeordneten Haus“. Fuldstændig gennemført er kun Statsgjældens Conversion. Denne blev i Marts Maaned 1893 paabegyndt ved at man opsagde de 5 % Noterenter til et Beløb af rundt 240 Millioner Gyl-

den, derpaa de 5 % Voralberger og de $4\frac{3}{4}$ % Rudolfsbahn Prioriteter til et samlet Beløb af rundt 300 Millioner Gylden. Operationen blev i kort Tid gennemført med meget godt Udfald, da ca. 97 % af ovennævnte Titres blev ombyttet mod 4 % Kronerenter, og kun Røsten, ca. 3 % af det opsagte Beløb kom til effektiv Udbetaling. Den ved Conversionen aarlig opnaaede Rentebesparelse andrager til næsten 2 Millioner Gylden.

De samme Operationer, Convertering og Tilveiebringelse af Guld blev ogsaa gennemført i Ungarn, og man kan antage at Reguleringen af vore Valutaforhold vil være fuldført i Løbet af de næste Aar.

Høsten var i 1893 i Østerrige i Forhold til andre europæiske Lande en relativ god, dens Værdi i Penge dog ca. 13 Millioner Gylden mindre end i det foregaaende Aar, hvilket hovedsagelig kom deraf, at det amerikanske Korn, som Følge af den i Amerika herskende Pengekrisis ved Nød-salg oversvømmede Verdensmarkedet og nedtrykkede Priserne. Den daarlige Høst paa Kontinentet foranledigede den østerrigske Regjering sent paa Sommeren 1893 at lade udgaa et Forbud mod Udførselen af Foder for Kvæget; Virkningen var den, at Priserne i Indlandet holdt sig paa en maadelig Høide, dog blev man forhindret fra at drage Nytte af Udlandets meget høiere Priser.

Paa Handelspolitikens Omraade er i formel Henseende at nævne:

Afsluttelse af en Konvention til Beskyttelse af Mærker, med Rumænien;

Udveksling af en Erklæring med Norge og Sverige, som Tillæg til Handelsforliget fra Aaret 1873;

Afsluttelse af Handelstraktaten med Kongeriget Korea; og endelig Afsluttelse af en Handelstraktat med Serbien.

I 1893 oversteg Exportens Værdi atter Importens med rundt 120 Millioner Gylden. Exportens Værdi i 1893 androg næsten til 800 Millioner Gylden, dette er den høieste Sum som nogensinde er opnaaet, Aarsagen hertil ligger saavel i Kvantiteten som ogsaa i Forhøielsen af de udførte Varers Værdi. Nogen Indflydelse herpaa udøvedes ogsaa ved den mellem Tydskland og Rusland herskende Toldkrig. — Jeg vil ikke undlade at bemærke, at det østerrigske Handelsmuseum har paataget sig at udgive en Bog over Exporten, som i Henhold til de periodiske Konsulatsberetninger aarlig fremviser Situationen af Østerriges Handel i Udlandet, beskriver Exportforholdene i de Stater som staar i Handelsforbindelse med Østerrige, og indeslutter en Sammenstilling af Europas Handelsstatistik i sig, i det Øiemed at gjøre Konsulatsberetningerne tilgængelige for større Kredse og herved at give den indenlandske Handel Muligheden at opsøge de betreffende Kilder til Varernes Afsætning. — Sluttelig bemærkes, at ved en Lov af December 1893 den hidindtil fælles Behandling af Patentvæsenet i Østerrige og Ungarn er ophørt, og at nu enhver af de to Rigshalvdele gaar selvstændig frem ved Behandling af Privilegie-Anliggender.

Pengemarkedet fremviste i det Hele stor Ro og Stabilitet. Ved den allerede tidligere nævnte Tilbagestrømning af Effekterne fra Udlandet blev Kurserne undertiden noget trykket. Optagelsen af de af Udlandet afgivne Værdier gik uden heftige Kursbevægelser for sig og Kursernes Niveau er ikke ubetydelig høiere end ved Slutningen af 1892. Renterne til $4\frac{2}{10}$ % varierede mellem $96\frac{1}{2}$ og 99 og staar fortiden $98\frac{1}{4}$.

I 1893 blev paa samtlige Jernbaner i Østerrige og Ungarn befordret 137 197 948 Passagerer, i Forhold til 1892 betyder dette en Forøgelse af Passagerantallet med 6 725 211 Personer eller $5\frac{1}{10}$ %.

I Østerige alene androg de Reisendes Antal i 1892, ved en Driftslængde af 15 692 Km., 92 017 755 og i Aar 1893, ved en Driftslængde af 15 827 Km., 95 047 828, altsaa et Tiltagen af 3 030 073 Passagerer.

Indtægterne for Befordring af Reisende og Reisegods i Østerrige beløb sig i 1892 til 49 891 046 Gylden, i 1893 til 52 592 696 Gylden, deraf sees en Forøgelse af 2 701 650 Gylden, eller $5\frac{4}{10}$ % mere end i 1892. — 1893 Aars Budget udviste et Overskud af ca. 2 Millioner.

For Anlægsværdier er Rentefoden 4 % den gjældende. Den øster-rigsk-ungarske Banks Rentefod var 4 % til Slutningen af Oktober 1893; fra den Tid af blev den forhøiet til 5 %, og først ved 1894 Aars Begyndelse blev den atter nedsat til $4\frac{1}{2}$ %. — Bevægelsen blandt Arbeiderne angaaende deres Løn vedvarede ogsaa i 1893, saaledes streikede f. Ex. Snedkersven-dene, Gartnerne, Læderarbeiderne, Appreturhaandlangere ved Jernskabfabri-kerne etc. etc. Alle disse Uroligheder blev dog efter kortere eller længere Tid bilagt uden at det kom til væsentlige Overgreb.

Den største Streike iværksattes dog af Kularbeiderne i Bøhmen, som mængdevis indstillede Arbeidet. Derved opstod forskellige Oprør af socia-listik Karakter i Bøhmen og specielt i Prag, hertil sluttede sig en lignende Bevægelse i Mähren, som foraarsagede de samme Optøjer i Brünn, der udartede saaledes, at der maatte anvendes bevæbnet Magt til at tilveiebringe den gamle Orden.

I min sidste Beretning nævnte jeg de forskellige Foretagender, som gaar under Navnet „Wiener Verkhrsanlagen“. Paa Programmet for disse er i den sidste Tid sat et nyt, nemlig Projektet at forvandle „Wiener Donaukanalen“ til en Handels- og Vinter- Havn. — Der er hidindtil blevet udført faa effektive Arbejder, thi Aaret 1893 udfyldtes med Forhandlinger angaaende Arbeidernes Form, Fastsættelse af Bidragene, Trasseringer og lignende nødvendige Forberedelser.

I 1893 er den intensivere Paabegyndelse af Arbeidene paatænkt, og til dette Øiemed blev i den sidste Tid optaget et Laan paa 40 Millioner Gylden, hvis Tilbagebetaling dels Staten, dels Byen Wien og dels Landet Neder Østerrige overtog. I 1894 afholdes i Wien en international Udstil-ling som omfatter Trafikvæsenet, Sanitetsvæsenet, Folkeforpleining og Armeefornødenheder etc. etc.

Fra Østerrige-Ungarn blev i 1893 exporteret:

Sulfit & Natron Cellulose, bleget:	141 166	metr. Ctnr.
Do. ubleget:	155 102	—
Træmasse	55 805	—
Pap, brun og hvid	106 320	—

Heraf til Tydslands Told Gebet: Sulfit og Natron Cellulose, bleget 20 029 metr. Ctnr., Do. ubleget 76 324, Træmasse 18 391, Pap, brun og hvid 23 868, til Storbritannien Sulfit og Natron Cellulose, bleget 4 982 metr. Ctnr., Do. ubleget 9 201, Træmasse 1, Pap, brun og hvid 14 348, til Frank-rige Sulfit og Natron Cellulose, bleget 51 938 metr. Ctnr., Do. ubleget 4 979, Pap, brun og hvid 661, til Italien Sulfit og Natron Cellulose, bleget 16 260 metr. Ctnr., Do. ubleget 39 045, Træmasse 19 893, Pap, brun og hvid 4 965, til Rusland Sulfit og Natron Cellulose, bleget 10 968 metr. Ctnr., Do. ubleget 2 920, Træmasse 15 786, Pap, brun og hvid 224, til Schweiz Sulfit og Natron Cellulose, bleget 2 106 metr. Ctnr., Do. ubleget 1 110, Træmasse 299, Pap, brun og hvid 4 684, til Rumænien Sulfit og Natron

Cellulose, bleget 5 718 metr. Ctnr., Do. ubleget 602, Pap, brun og hvid 602, til Serbien Træmasse 41 metr. Ctnr., Pap, brun og hvid 412.

De vigtigste Artikler der blev indført fra Norge i 1893, er, efter Uddrag af „Statistische Übersichten des auswärtigen Handels“ følgende:

Tran	29 462	meter	Centner
Sild, salt eller røget	27 048	—	—
Stokfisk	15 892	—	—
Andre Fiske saltet eller røget	11 972	—	—
Jernerts	1 028	—	—
Svovlkis	3 727	—	—
Jern og Staal i Stænger, smedjet ikke façoneret	170	—	—
Dyrisk Gjødse	373	—	—

Exporteret til Norge blev:

Sukker	912	meter	Centner
Malt	29 601	—	—
Margarin	207	—	—
Trælast, Bord og Planker af haardt Træ	2 963	—	—
Møbler ef bøiet Træ	116	—	—
Glas, farvet og malet	236	—	—

Carl Neufeldt.

Honolulu.

Aarsberetning dateret 25 April 1894.

Af norske Skibe ankom 1 dr. 1 422 Tons fra Newcastle med Kul. Bruttofragt Kr. 22 346. Det afgik i Ballast til Victoria B. C. Erlagt Kon-
sulatafgift \$ 37—65.

Hele Exporten af indenlandske og fremmede Varer var i 1892 \$ 8 181 687 og i 1893 \$ 10 962 598.

Importen var i 1892 \$ 4 028 295 og i 1893 \$ 4 363 177.

Exporten oversteg i 1893 Importen med \$ 6 599 420.

I den samlede Export og Import, \$ 16 164 966, deltog de forenede Stater med \$ 15 062 436 eller ca. 93 pCt.

De fornemste Exportartikler i 1893 var: Sukker ca. 331 Mill. lbs., Værdi ca. 10 Mill. \$, Ris, 8 Mill. \$, Værdi 317 000 \$, Kaffe 49 000 \$, Bananer Værdi, 105 000 \$, Uld 32 000 \$, Huder 43 000 \$, Ananas 10 000 \$, Gjede- og Faareskind, Molasse m. M.

Udførselen af Sukker tiltog mod 1893 med ca. 67 Mill. \$. Ligesaa viser sig en Tilvæxt i Udførselen af Kaffe, Bananer og Skind, men en Nedgang for Ris og Huder.

Under hawaiiisk Flag var registreret i 1893 53 Skibe dr. 19 565 Ton.

Til de hawaiiske Øer ankom i 1893 310 Skibe dr. 319 994 T. Deraf var 221 amerikanske, 58 britiske, 23 hawaiiske, 2 tyske, 4 japanesiske, 1 norsk. Tilvæksten i 1893 af ankomne Skibe, sammenholdt med 1892, var 48 dr. 81 372 Ton.

Øernes Befolkning tiltog i 1893 med 1746 Personer, mest Japanesere.

Aaret har været det sletteste i Hawaii's Historie, og der sees ingen Udsigt til Forbedring, før de forenede Stater giver den foreløbige Regjering sin moralske Støtte ved et Protektorat eller paa anden Maade. Hele Vanskeligheden er foraarsaget ved at den demokratiske Regjering i Washington tog Parti med de Indfødte paa Øerne mod den bestemt udtalte Villie af den hvide Befolkning af amerikansk og europæisk Oprindelse. En monarkisk Regjeringsform vilde uden Tvivl være den bedste, men da de forenede Stater alene vilde erkjende en farvet Monark her, bliver herom ikke Spørgsmaal. De hawaiiske Øers Erfaring i 1893 viser klart en stor Republiks Svaghed og Upaalidelighed; alligevel staar ingen anden Vei aaben for den foreløbige Regjering end at danne en begrændset Republik eller gaa tilgrunde. Restauration er umulig.

Under disse Omstændigheder er det neppe nødvendigt at udtale sig om de hawaiiske Øers Handel og Udsigter, da de ovennævnte statistiske Opgaver taler for sig selv. Den store Export af Sukker medfører ikke nødvendig tilsvarende Profit. Skjøndt nogle Plantager endnu har betalt godt Udbytte, har andre neppe dækket sine Udgifter. En Forandring i de forenede Staters Sukkertold vilde være en stor Fordel for alle Plantere, saalænge Reciprocitetstraktaten bestaar.

Et stort Antal nye Kaffeplantager er oprettet i 1893 og lover godt Udbytte om 3—4 Aars Tid. Den store Hindring for Landets Velstand i det Hele er, foruden de politiske Forstyrrelser, det billige Arbeidssystem, der bifaldes af Planterne. Japaneserne faar meget lav Løn og er følgelig smaa Konsumenter. En god Befolkning af hvide Arbeidere vilde være at foretrække og befordre det almindelige Vel.

De forenede Staters Regjering synes nu at tage Interesse i Perlehavnen, en Havn 7 Miles fra Honolulu, og vil maaske insistere paa Overdragelse deraf i Medfør af den bestaaende Traktat. Hvis det amerikanske Flag skulde heises der, vil det give den nuværende Regjering mere Styrke og Stabilitet og turde bevirke en almindelig Forbedring i Forretningen.

H. W. Schmidt.

Indhold: Cadiz S. 295 — Helsingfors S. 319 — Honolulu Side 347 — Konstantinopel S. 328 — Melbourne S. 269 — Riga S. 311 — San Francisco S. 290 — Smyrna S. 304 — Sydney (New South Wales) S. 337 — Wien S. 343.

Beretningerne fra Cadiz og Smyrna indeholder Meddelelser om Havneafgifter m. M.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 10.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1894.

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

Messina.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	Lire.
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	17	6 386	-	-	17	6 386	-	-	67 500
„ andre Lande til Ho- vedstationen	21	9 236	6	2 487	27	11 723	-	-	70 000
„ andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	46	28 614	106	56 397	152	85 011	-	-	279 000
Ialt	84	44 236	112	58 884	196	103 120	179	95 629	416 500
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	75	43 554	-	-	75	43 554	-	-	974 500
„ andre Lande fra Ho- vedstationen	32	12 362	14	6 427	46	18 789	-	-	119 700
„ andre Lande fra Vi- cekonsulstationerne . .	63	29 509	14	12 011	77	41 520	-	-	246 050
Ialt	170	85 425	28	18 438	198	103 863	181	96 538	1 340 250

Af svenske Skibe ankom 14 dr. 9 868 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Lire 1 184.20, ved Vicekonsulaterne L. 6 936.70 hvoraf tilfaldt Konsulen L. 3 481.85. Af svenske Skibe ved Hovedst. Lire 26.20, ved Vicekons. Lire 856.50, hvoraf tilfaldt Konsulen L. 454.45. Ialt tilfaldt Konsulen L. 5 120.50. Expeditionsafgifter af norske Exp. L. 410.80, af svenske L. 21.

Aarsberetning dateret 7 April 1894.

Skibsfarten. Til Messina Konsulatdistrikt ankom i Aaret 1893 ialt 210 norske og svenske Fartøier, fordelt paa følgende Steder: Messina 45 Fartøier dr. 18 703 R.-Tons, Augusta 3, 2 802 T., Catania 24, 12 489 T., Girgenti 21, 9 484 T., Licata 13, 6 607 T., Milazzo 2, 1 649 T., Palermo 9, 8 931 T., Riporto 6, 2 249 T., Siracusa 6, 2 114 T., Trapani 81, 47 960 T., tilsammen 210 Fartøier dr. 112 988 R.-Tons, imod i 1892 344, dr. 176 417 Ton, 1891 376, dr. 180 262 T., 1890 321, dr. 135 208 T., 1889 114, dr. 59 827 T., 1888 112, dr. 59 972 T., 1887 177, dr. 92 993 T., 1886 205, dr. 100 317 T., 1885 294, dr. 146 407 T.

Som man vil se, maa man gaa fire Aar tilbage for at finde et lavere Antal Fartøier end i det forløbne Aar.

Af disse 210 Fartøier var 14 svenske og 196 norske. Desværre er der for det første ingen Udsigt til, at en Forbedring vil indtræde, idet Trafikken paa Triest saa at sige aldeles er gaaet over til det store ungarske Dampskibsselskab, der hver Uge har flere Dampskibe her i Havnen, hvilke for en Fragt af 35 à 40 Centimer pr. Kasse fører Frugten op til Triest. Det er derfor en Umulighed for de sicilianske Firmaer, der om Vinteren og Vaaren pleiede at befragte norske Dampere i „timecharter“ at konkurrere, og man maa derfor afvente til Ungarerne bliver træt af at underholde Linier, der trods Statsunderstøttelse ingen Levedygtighed besidder. Der siges, at Aktionærerne paa mange Aar intet Udbytte har erholdt, og hvis saa er Tilfældet, kan det vel ikke vare saa længe, før denne Trafik, hvortil vore Dampskibe paa 300 – 400 Tons var saa vel skikket, igjen kommer i det vante Spor.

Blot to norske Dampere, „Patria“ 345 Tons og „Jotun“ 390 Tons, hvoraf førstnævnte var befragtet af Frugtexportørerne selv, uden de sædvanlige Fragtspekulanter Mellemkomst, var regelmæssigt beskæftiget Vaaren 1893, og siden sidstledne December har Dampskibet „Dana“, 318 Tons, havt Sysselsættelse i Frugttraden paa Triest, ogsaa for Frugtkjøbmændenes egen Regning.

Disse tre Baade havde følgende Fragter:

„Patria“	5 500 frcs. pr. Maaned netto
„Jotun“	6 250 - — —
„Dana“	5 000 - — —

hvorved som almindeligt Kul, Havneafgifter, Lodspenge og Konsulatafgifter betales af Befragteren.

I Catania var Trædamperen „Bergliot“, 372 Tons, beskæftiget indtil Juni Maaned for 4 000 Lire netto pr. Maaned.

Der optjentes i Bruttofragt paa Indgaaende og Udgaende af svenske Fartøier ca. 400 000 Lire og af norske 1 750 000 Lire. Af sidstnævnte Beløb opseiledes alene fra Trapani omkring 1 Million Lire paa Udgaende for Salt til Norge.

Af tilfældige Fragter kan nævnes:

En Damper paa 506 R.-Tons	£ 450 til Hamburg
— — 383 —	- 600 - Østersøen
— — 836 —	- 800 - Hull
— — 342 —	- 700 - Petersburg

I den store Frugttrafik paa Amerika fra de sicilianske Havne deltog desværre ingen norske eller svenske Dampskibe. Grunden maa vel være

den, at de faa Fragtspekulanter, i hvis Hænder disse Forretninger ligger, er saa lieret med de engelske Kompagnier, at alle andre Nationers Fartøier udelukkes. Skulde derimod, hvad der er Tegn til, de større Frugtkjøbmænd emancipere sig saavidt, at de selv befragter Dampskibe for Amerikatraden, ligesom de er begyndt at gjøre det med Exporten til Triest, som foran nævnt, saa vilde der aabnes et vidt Felt for større svenske og norske Dampskibe til Concurrence.

Consulatet skal til næste Sæson have sin Opmærksomhed nøie henvendt paa denne Sag, og er der Mulighed for at sprænge den Ring, der har værret dannet af nogle faa Fragtspekulanter, hvilke, omend indbyrdes Konkurrenter, dog har været enig om, ei at lade fremmede Folk og fremmede Fartøier komme ind paa denne Trafik, saa skal visselig ingen Møie spares fra Consulatets Side. Jeg tror at kjende en Mand, Sicilianer, der nok kan have Lyst og Evner at være Consulatet behjælpelig med at fremme den her omhandlede, vigtige Sag, og skal jeg paa et senere Stadium indkomme med nærmere Oplysninger til Indredepartementet og til Commerce Collegium.

Kulfragterne fra England var som overalt lave. De større Dampskibe erholdt 7 sh. 9 d pr. Ton; mindre Fartøier opnaaede noget høiere Fragter.

Det er glædeligt at kunne konstatere, at Hovedmassen af Stokfisk i de senere Aar indføres hertil med norske Dampere. Den engelske Linie via Hull og den tyske via Hamburg bringer stadigt mindre og mindre Fisk, og hvis den nyoprettede, norske Linie tillades at optage Messina som tredie italienske Losseplads, saa er der neppe Tvivl om, at Englænderne og Tydskerne vil udelukkes fra denne Trafik. Høilydte Klager høres specielt over Hullerliniens Upaalidelighed, idet Wilson averterer Afgange fra Hull, der ofte ikke finder Sted, hvorved Afskiberne i Bergen eller Modtagerne her paaføres svære Tab. Dette er især Tilfældet i Begyndelsen af Sæsonen (Juli og August), og naar Betræffende saa gjør Liniens Agent i Bergen Breidelser for falsk Opgivende af Afgange fra Hull, saa faar man, efter hvad jeg har bragt i Erfaring, til Svar, at paa Listen over disse annoncerede Afgange staar trykt: „intended to sail“, altsaa ingen Forpligtelse. — Dermed maa man lade sig nøie. — Da man nemlig i Norge ikke kan komme nævnte Kompagni tillivs ad Rettens Vei, og da man nødig vil indlade sig paa Proces i England, saa gaar saadan Humbug igjennem Aar efter Aar, og jeg kan derfor blot gjentage min Advarsel: Undgaa at benytte Hullerlinien!

Uagtet Messina indtil videre ikke er bestemt at blive optaget som fast Anløbssted for den subventionerede, norske Linie, skal jeg dog tillade mig at berøre denne Sag lidt nærmere, eftersom jeg i mine forrige Aarsberetninger, og specielt ifjor, ivrigt har taget Ordet for en saadan Linies Opretelse, hvilket jo nu er et „fait accompli“.

Omend det unegtelig er rigtigt, at Genua og Neapel fastslaaes som Anløbssteder, da jo disse Byer er de betydeligste Importsteder for norske Fiskevarer, saa er det ligesaa sikkert, at Linien som Bindeled mellem Norge og Italien maa ansees som ensidig, ja forfeilet, hvis ikke Messina, den eneste By i Italien — Trapani naturligvis undtagen, — der i nogen nævneværdig Maalestok udskiber Varer til Norge, medtages som fast Anløbssted. Det svenske Lloyds Dampere kommer hertil blot to, tre Gange om Aaret for at laste for Sverige og Norge, medens der vel neppe afgaar nogen dansk eller engelsk Damper til Norden Aaret rundt uden at medtage Stykgods — Olie, Sydfrugter, Svovl etc. — til de forenede Riger med Omladning i Kjøbenhavn eller Hull.

Naar dertil kommer den Ting, at Importen af Stokfisk til Messina i de senere Aar er voxet ganske enormt, saaledes at Kvantummet i gunstige Saisoner løber op til 20 000 à 25 000 Baller = 2 à 2½ Million Kilogram, medens derimod norsk Klipfisk endnu kun indføres i ringe Udstrækning, saa synes jeg, at der er tilstrækkelige Grunde tilstede til ikke alene at tillade den nye Linie at anløbe Messina som tredje italiensk Havn, men ogsaa til at paabyde det. Nogen videre Opofrelse vil der neppe blive Tale om, hverken fra Regjeringens eller Liniens Side, idet det vistnok vil vise sig regningssvarende for Dampene at optage Messina i Ruten.

En Ulempe vil det altid blive, at de for Italien bestemte Varer, grundet de mange Anløb, vil være længe undervejs, men dette kan maaske blive bedre, naar Ruten først bliver indarbejdet. De større Fiskehandlere, saavel i Norge som i Italien, vil vistnok stille sig fiendtlig ligeoverfor den nye Linie, da privat fragtede Baade naturligvis konvenerer dem bedre, baade fordi disse anvender mindre Tid, og fordi de derved kunne berøve mindre Konkurrenter let Adgang til at faa Varer nedover direkte.

Saadan ensidig Tænkemaade kan imidlertid ikke gaa igjennem nutildags, hvor Løsenet er: hurtige, direkte, regelmæssige og for Hvermand tilgængelige Communicationer. Ingen Monopoliseringslyster kan staa sig mod denne Tendents, selv om der kan være delte Meninger om Almennyttens af Exportens resp. Importens Fordeling paa mange Hænder.

Indtil 31 December indførtes 1 663 010 Kg. Stokfisk, medens der efter Nytaar er ankommet flere Partier, saaledes at for Saisonen 1893—1894 kan opgives som indført og konsumeret 2 000 000 Kg.

Samhandelen mellem de forenede Riger og Sicilien var ogsaa i det forløbne Aar temmelig betydelig. Trods Stokfiskens slette Kvalitet og trods det uheldige i, at Prisen for de ringere Sortimentter ved Saisonens Aabning stilledes for høit i Forhold til Kvantummet, saa at Priserne i Løbet af Høsten stadigt gik nedover, og Kjøberne derfor optraadte tilbageholdent, saa androg, som sagt, Indførselen i den nu afsluttede Saison til omkring 2 Mill. Kg. Mesteparten consumeredes i Calabrien af dette Kvantum, idet Oliehøsten derover var gunstig, i Modsætning til hvad der var Tilfældet her paa Sicilien, og Bønderne havde derfor Penge til at købe Fisk for.

Stokfisk er den eneste Føde, der giver Bønderne hernede en kraftig og god Næring, til en forholdsvis billig Pris.

De første Partier Rundfisk, der ankom hertil i August Maaned, var anskaffet til følgende Priser:

Lire 63 cif for almindelig Holl.
 - 55 - - samfæng Fisk.

Senere hen paa Høsten solgtes store Partier til resp. Lire 59 og 52 cif pr. Balle. At der vilde opstaa mange Tvistemaal paa Grund af den daarlige Kvalitet, var en Ting, som man kunde forudse, og var der vel neppe en eneste Exportør i Bergen, der ikke nødsagedes at godtgjøre større eller mindre Beløb til sine Kunder her. Flere slige Stridigheder afgjordes ved Consulatets Mellemkomst, og er det betegnende for Situationen og for Handelsmoralen hernede overhovedet, naar jeg anfører et Tilfælde, hvor Modtageren her forlangte en Erstatning af 3 000 Lire for 400 Baller Fisk, som han ei var tilfreds med.

Han lod Varerne blive liggende paa Toldboden i over en Maaned, stadig truende med Proces. Afskiberen i Bergen, der var sig bevidst at have sendt saa gode Varer, som det var muligt at opdrive i et saa daarligt Aar, tilbød at erstatte 500 Lire „per la buona pace“, og fordi han ikke gjerne vilde tabe en stor Kunde. Da dette Forslag med Haan blev afslaaet, og da Afskiberen, træt af alle disse Chicaner, bestemte sig til at afbryde enhver Forbindelse med Messinahuset, idet han erklærede ei at ville godtgjøre en Centime, saa slog Modtageren strax om og erklærede sig villig at akceptere 2 000—1 500—1 000 Lire, ja tilslut vilde han tage tiltakke med de 500 Lire, saameget mere som Varerne paa det Stadium forlængst var betalt, afhentet fra Toldboden og formodentlig befunden bedre end de fleste Partier, der ankom samtidigt.

Gjennem Consulatet ordnedes Sagen saaledes, at det bergenske Firma betalte Kjøberen 300 Lire for ikke at høre mere om Historien, idet Husets herværende Agent fik Ordre til ikke nogensinde at indlade sig med Vedkommende, tiltrods for at denne er en af Messinas solideste og betydeligste Importører.

Jeg finder det overflødigt at beskrive denne Herres Stemning, da han paa Consulatet kvitterede for de 300 Lire; det er nok, naar jeg oplyser, at hans reelle Tab for Indsvinding, Magasinage, Rentetab etc., medens Varerne henlaa paa Toldboden, mindst kan anslaaes til 1 500 Lire.

Naar jeg her saa udførligt har omtalt denne dagligdagse Episode, saa er det hovedsageligt for at fremholde, hvilken Fare man løber, naar man ikke fastholder som Regel: 3 Maaneders Accept mod Dokumenterne. (Jeg forudsætter, at man blot indlader sig med solvente Folk). Man kan efter min Erfaring gaa ud fra, at de Firmaer, der i Messina betinger sig at ville betale Varerne kontant ÷ Diskonto mod Dokumenterne, har til Hensigt at gjøre Chicaner, idet de trækker det saa længe ud med Betalingen, at Dampere tilslut ankommer, hvorved de faar Anledning at se Varerne, og under et eller andet Paaskud at refusere dem. Resultatet bliver da, at Afladerne maa godtgjøre en større Sum; thi at procedere her er til liden Nytte, og imedens at lade Varerne henligge paa Toldboden er ligefrem ruinerende (grundet Tyveri).

Ikke stort bedre bevendt er det med de Firmaer, der forpligter sig til at betale $\frac{3}{4}$ Parter af Fakturabeløbet contant, eller at akceptere for de $\frac{3}{4}$ Parter, mod Dokumenterne, medens den sidste $\frac{1}{4}$ Part af Beløbet skal remitteres efter Varernes Ankomst. Specielt har jeg bragt i Erfaring, at foran omtalte, større Importør, hvis Navn enhver Interessent kan erholde opgivet ved Henvendelse til Consulatet, har foresat sig at gjøre sine Indkjøb til næste Saison paa denne Maade.

Jeg advarer indtrængende mod at indgaa paa saadanne Betingelser, der altid vil bringe Afskiberne Tab, ialfald Priserne er faldende, og sjelden vil løbe af uden nogen Opofrelse fra Sælgerens Side, selv om Conjunkturerne ikke har forværret sig.

Det skulde gjøre mig ondt, om noget Handelshus i Vestlandets Byer skulde fanges i den Snare, som jeg herved saa varmt har advaret mod.

Det af mig i forrige Aarsberetning omtalte Misbrug, at nogle forretningsforlegne Commissionærer oversvømmer Italien med Fiskericircularer, fortsattes i uindskrænket Maalestok, og ved uophørligt at fremholde for Italienerne, hvormeget Fisk der var samlet, bidrog de sit til, at Fiskeindehaverne i Norge led saa store Tab paa sine Beholdninger fremigjennem Høsten.

Den norske Klipfisk har vanskeligt for at faa Fodfæste i Messina, idet man foretrækker den Newfoundlandiske, der er haardere tørret, og som derfor ved Udblødningen giver Udbløderen større Profit. Medens man indførte 5 Ladninger Klipfisk fra St. Johns paa tilsammen 5 000 Kvintaler, beløb Importen af norsk Klipfisk sig blot til 1 050 Kvintaler = 10 500 Kilogram.

Efter min Mening vilde man kunne fortrænge Newfoundlandsfisken fra dette Marked, hvis man hjemme ved Sorteringen vilde tage Hensyn til, hvorledes Varen her forlanges: haardtørret, kjødfuld og smaaafaldende.

Fra Sverige ankom hertil med en dansk Brig en Ladning Trælaster paa 120 Std. Dette var i sit Slags en enestaaende Begivenhed, forsaavidt at det var lykkets en herværende Agent for første Gang at bringe 4—5 Kjøbere til at forene sig om at befragte et Fartøj i Fællesskab.

Der opstod store Vanskeligheder med Betalingen og Modtagelsen, hvilke dog ordnedes ved Consulatets Bistand uden nogen større Opofrelse for Sælgeren. Stillingen var imidlertid yderst kritisk, idet Lasten var solgt paa Contant ÷ Diskonto mod Documenterne, hvoraf Kjøberne selvfølgelig benyttede sig til roligt at lade Fartøjet ankomme hertil efter 3 Maaneders Reise uden at indløse Documenterne hos Banquieren. Ved Ankomsten var heldigvis Markedet oprømmet for svensk Virke, saaledes at Sælgeren, til trods for at Lasten ei var, som den burde være, kom yderst billigt fra Affæren.

Via Hull ankom hertil i Aarets Løb ca. 80 Std. svensk Trælaster. Til andre Steder paa Sicilien ankom ingen nordisk Trælaster af Betydning.

Der forbruges aarligt i Messina ca. 300 Tønder svensk Tjære, samt et omtrent lignende Kvantum Beg.

Ligesaa forbruges her 50 à 60 Tons svensk Jern.

Til de forenede Riger udføres fra Sicilien et betydeligt Quantum Svovl, Bomolie, Sydfrugter og Vin, dels med svenske og norske Fartøier, dels med fremmede Liniers Skibe.

Saltexporten fra Trapani til Norge var særdeles livlig, omend ikke saa stor som i 1892. Af Trapanis samlede Salthøst, ca. 250 000 Tons, udførtes til Norge over 75 000 Tons og til Sverige noget over 2 000 Tons. Prisen var i Gjennemsnit Lire 8 pr. Ton.

Fra Augusta exporteredes til Sverige 2 000 Tons Salt og til Norge 4 000 Tons.

Aktuelle Forhold paa Sicilien og Øens Handel.

Uagtet Udbyttet af saavel Vinhøsten som Frugt- og Kornhøsten var tilfredsstillende i kvantitativ Henseende, medens derimod Olivenhøsten, grundet den langvarige Tørke, gav et ringe Udbytte, saa havde Sicilien ingen Grund til at se tilbage paa 1893 med Tilfredshed.

Dette gjælder efter min Opfatning hovedsageligt Øens Hovedbefolkning, nemlig de Klasser, der lever af, hvad Jordbruget kaster af sig, hvad enten de dyrker sin egen Jord eller staar i directe eller indirecte Afhængighedsforhold til de store Proprietærer.

Man vil muligens undre sig, naar jeg efter denne Indledning hidsætter en Tabel, der, omend den viser en stærk Tilbagegang i Værdierne fra for 3—4 Aar siden, dog opviser Summer for alene agrariske Productors Vedkommende, der synes at tyde paa Rigdom og gode Tider netop blandt disse Klasser, medens der i Virkeligheden hersker den største Armod.

Siciliens agrariske Producter 1888—1892.

	Aarligt Udbytte i Femaaret eftersom Høstens Udfald var		Værdier i Millioner Lire.				
			1888	1889	1890	1891	1892
Hvede	5 à 8 Million	Hektoliter	92	94	111	150	88
Havre	1 à 2 —	—	10	11	20	15	12
Bønner	1 —	—	11	14	20	18	12
Vin	6 à 8 —	—	151	194	240	197	116
Olie	300 000 à 500 000	—	37	21	60	48	33
Frugt	3 Millioner	Quintaler	54	46	56	52	47
Hø	6 à 9 —	—	59	58	57	46	36
Græs	16 à 19 —	—	32	33	30	22	20
Andet Foder . .	5 à 8 —	—	50	47	61	51	32
Forskjelligt . .			20	22	25	24	21
Tilsammen Millioner Lire			516	540	680	623	417

For 1893 er Statistiken endnu ikke færdig, men stort lavere end til 450 Millioner Lire vil Udbyttet neppe komme. Man maa imidlertid tage i Betragtning, at foranstaaende Beregning er fremkommet ved at tage Markedspriserne i Byerne som Grundlag, efterat altsaa Varerne er passeret gennem flere Hænder, hvorved det altsaa bliver umuligt at kunne opgive, hvormange Millioner der bliver tilbage for Producenterne. — Nøden, der stadigt voxer, synes mig imidlertid at bevise, at disse Cifre er aldeles imaginaire, idet sandsynligvis en altfor høi Værdi er sat for de Producter, der tjener til Befolkningens eget Underhold og Brug.

Skatter og Afgifter i Forbindelse med Aageren paa Landet hviler tungt paa Befolkningen i Sicilien og sluger sikkert en stor Del af Millionerne.

Da desuden Vinstokken, der, som foranstaaende Tabel viser, afgiver det største Udbytte for den sicilianske Landbruger, i mange Provinser har lidt betydelig Skade af *Philoxera* og *Phoronosfera*, saaledes at en Mængde Eiendomme er blevet næsten værdiløse, og mange Familier derved bragt til Betlerstaven, og da Svovlindustrien, som jeg skal berøre nærmere længere hen i denne Beretning, ligeledes undergaar en Krise, der har varet i flere Aar, saa vil man lettelig forstaa, hvormange Elementer der var tilstede for at frembringe en Revolte som den, der ved Aarsskiftet truede med at brede sig over hele Sicilien, men som heldigvis blev kvalt i Fødselen dels ved Regjeringens kraftige Forholdsregler, dels ved den store Autoritet og Popularitet, som Ministerchefen, Crispi, nyder hos sine specielle Landsmænd, Sicilianerne.

Foranledningen til Udbruddet af denne Revolte var, at nogle Folkeførere — man kunde fristes at sige Folkeforførere — benyttede den herskende Misère og deraf følgende Utilfredshed til i Løbet af et Par Aar at omslutte hele Sicilien med et Næt af Arbejderforbund (*Fasci*) med socialistisk Anstrøg, hvilke de holdt sammen ved Forespeiling af alskens Utopier, saasom Jordeiendommenes Deling, Afskaffelse af Skatter etc. etc., medens de sandsynligvis havde til Hensigt at forberede en Revolution i republikansk Retning. Den opviglede og forhungrede Mængde rettede imidlertid sin Opmærksomhed paa den mere praktiske Side af Sagen, idet der i Provindserne Palermo og Trapani begyndtes en systematisk Nødbrænden og Nedriven af alle Acciseposter, hvorved det i mange Byer lykkedes, ialfald for nogle Dage, at umuliggjøre Opkrævning af den for den fattige Befolkning yderst trykkende Accise eller Kommunetold paa Livets første Fornødenheder, saasom Mel, Maccaroni etc.

De Herrer Kommunebestyrere og Raadmænd havde saalænge troet at kunne lade Masserne betale Hovedstolen af de fornødne Kommuneskatter paa den Maade, men omend Accisen ikke var højere end 8—10 Centimer pr. Kilo, saa er det klart, at den fattige sicilianske Bonde og hovedsageligt Daglønneren, der arbejder for 1 à 1½ Lire pr. Dag, hvormed han og hans Familie knapt nok kan friste Livet, ikke kan afse en eneste Centime til Told, Skatter eller lignende.

Man vil erindre, at en stor Del af Landbrugerne og Daglønnerne i flere af Siciliens Provindser bor i Byerne, hvorfra de om Morgenens lange før Solopgang gaar til sit Arbejde, og hvorhen de ved Solens Nedgang begiver sig tilbage. Dette sker, dels fordi Usikkerheden er for stor i ensomme Huse paa Landet, dels fordi Vandmangelen eller Feberluften — „Malaria“ — ofte gjør det vanskeligt for dem at bo paa de Steder, hvor de har sine Besiddelser eller Arbeidsfelt, altsaa paa ingen Maade fordi de gjør Fordring paa nogen af et civiliseret Livs Goder. (Hvor strengt Regjeringen end maatte gaa tilværks for at sætte en Stopper for den rasende Mængdes Excesser, saa er det betegnende for Situationen, at det første Skridt, Excellencen Crispi tog, efterat Ordenen overalt var gjenoprettet, var at ophæve og forbyde Kommuneskatter paa Mel i alle Siciliens Kommuner).

Imidlertid skred Uordenerne længere og længere frem; man nøiede sig ikke med at ødelægge Acciseposterne, men stormede og plyndrede i flere Byer alle de offentlige Bygninger — Raadhus, Post- og Telegrafbygninger, Skattekontorer og Archiver — og paa enkelte Steder begyndte man at plyndre private Folks Eiendomme. Det var en Selvfølge, at Hadet til de besiddende Klasser ved slige Leiligheder maatte give sig Udslag og danne det næste Stadium i Revolten.

Slemmest saa det ud i Provindsen Palermo, hvor Størstedelen af Jordeiendommene tilhører den palermitanske Adel. Disse Godser bortforpagtes til Spekulanter (Gabelloti), der igjen forpagter dem ud smaastykkevis til de fattige Bønder, forsyner disse med Sædekorn til ublu Pris og forstrækker dem med Pengeforskud paa Aagerrenter. Hvor frugtbar end Jorden er, saa har dog Bønderne, trods Flid og Nøisomhed, ingen Udsigt til at komme helskindet ud af disse Folks Hænder. Ganske anderledes er Situationen i Provindsen Messina, hvor Bonden dyrker Jorden paa Part med Besidderen. Indførelsen af dette System (mezzadria) vil sikkert ved Lov ogsaa blive gennemført i de sicilianske Provindser. I hele Provindsen Messina forefaldt heller ikke en eneste Uorden.

De faa Tropper, der var tilstede paa Skuepladsen for Opstanden, havde i Forbindelse med Politimyndighederne saalænge som muligt undgaaet Blodsudgydelse, saameget mere som Folkemængden overalt forsøgte at give sine Demonstrationer et vist loyal Præg ved at udbringe Leveraab for Kongehuset og ved at bære Portraiter af H. M. Kong Umberto i Spidsen for Toget. Først da der gaves streng Ordre til at hindre saadanne Optog med Magt, og efterat Tropperne havde været nødt til paa flere Steder at skyde paa Menneskemassen, dels for at hindre Excesser og dels for at væge sig selv, hørte Optøjerne op, efterat omkring 100 Mennesker var blevet nedskudt.

Agitatorerne, der selv blev forskrækket over den Retning, som Begivenhederne tog, havde vistnok forsøgt at berolige Masserne, men som det sædvanligt gaar, formaaede de ikke længere at styre de vilde Lidenskaber, som de selv havde fremkaldt.

Efter Nytaar blev Sicilien erklæret i Beleiringstilstand, og efterat Tropper i fornødent Antal var ankommet fra Continentet, har Ordenen intetsteds været forstyrret, selv da de nævnte „fasci“ blev opløst med Magt, og da Opviglerne, der tidligere havde slaaet om sig med sine 300 000 væbnede Medlemmer af Arbejderforbundene, blev sat under Laas og Lukke.

Ved Løfter om at afhjælpe mange Mangler, at lette mange Byrder og at afskaffe mange Uretfærdigheder, hvilke det ligger udenfor min Opgave at berøre nærmere, lykkedes det Regjeringen yderligere at berolige de opvildede Gemytter, saaledes at de ankomne Troppeforstærkninger ingen anden Opgave fik at løse end den at paase Befolkningens successive Afvæbning (disarmo).

Efter saaledes at have omtalt — muligens altfor udførligt — de Begivenheder, der ved Aarsskiftet saa stærkt lagde Beslag paa Europas Opmærksomhed, vender jeg tilbage til mine Betragtninger over de økonomiske Forholde, forsaavidt de staar i Forbindelse med Øens hovedsageligste Næringskilder.

Korndyrkningen — især Hvede — optager næsten Halvdelen eller 1 200 000 Hectarer af det dyrkbare Territorium i Sicilien og afkaster aarligt, som foran sees, mellem 6 à 10 Millioner Hectoliter, efter som Høstens Udfald er. Herved er at mærke, at de store Godser dyrkes paa den Maade, at Agrene benyttes vexelvis, saaledes at den Ager, der dyrkes det ene Aar, ikke benyttes det følgende Aar. Det er altsaa 600 000 Hectarer, der afgiver nævnte Kvantum Kornvarer. Mangelen paa Regn om Sommeren gjør, at frodigt Græs er vanskeligt at opdrive, og følgelig kan Kvægavl ikke drives i nogen betydelig Maalestok. Da følgelig ogsaa naturlig Gjødning mangler, er man nødt til, som nævnt, at lade Halvdelen af Agrene vexelvis ligge ubenyttet hen. Muligens vil Fremtiden lære Sicilianerne at drive sin Kornavl paa en mere profitlig Maade ved Anvendelse af kunstige Gjødningsstoffer etc. etc.

Naar Oldtidens Historieskrivere omtalte Sicilien som det romerske Riges Kornkammer, saa synes dette at tyde paa, at Skovene ikke har været saa aldeles udryddet i Sicilien som nutildags, og at følgelig Nedslaget har været mere fordelt paa de forskjellige Aarstider, hvorved den rige Jordbund gav dobbelt Afgrøde.

Vinavlen paa Sicilien befinder sig i en sørgelig Nedgangsperiode, idet de aarligt producerede 6 à 8 Millioner Hectoliter Vin overhovedet ikke har den Værdi paa Verdensmarkedet som for 8 à 10 Aar siden. Dertil kommer, at Søgningen efter de stærke, men uensartede og daarligt behandlede, sicilianske Vine er aftaget Aar efter Aar, efterhaanden som Frankriges egen Vinproduktion tog sig op igjen efter Philoxeraens Ødelæggelser. Samtidigt begyndte Algier at producere Vin i stor Maalestok, saaledes at man kan anslaa Frankriges og Algiers tilsammenlagte, nuværende Produktion til det dobbelte af, hvad den var for 7—8 Aar siden. Hvad Frankrige forøvrigt tiltrængte af „vini da taglio“ forskaffede det sig fra Spanien efter Handels-traktatens Afbrydelse med Italien, og dermed var den sicilianske Vinproducents Skjæbne afgjort.

Lidt efter lidt har alligevel Italien aabnet sig Markeder i andre Lande, saaledes at man paastaar, at Vinexporten nutildags endog overgaar, hvad Italien før Traktatens Afbrydelse udskibede til Frankrige. Ligesaa paastaaes, at Prisernes Nedgang var en naturlig Følge af alle Verdensdeles forøgede Vinproduktion, og at altsaa nævnte Traktats Afbrydelse ingen Forandring

til det Værrer har hidført. Dette kan muligens være rigtigt i sin Almindelighed, men ligesaa lidt kan det bestrides, at Siciliens økonomiske Ruin hidrører fra Afbrydelsen af den fransk-italienske Handelstraktat.

Med al Respekt for de i foranstaaende Tabel angivne Qvanta tager jeg derfor heller ikke i Betænkning — tiltrods for at Opgaverne hidrører fra Ministeriet for det Indre — at erklære Værdierne for overdrevne og vildledende, især hvad Hovedposten — Vin — angaar.

For at fuldstændiggjøre disse sørgelige Forholde kommer, at Philoxeraen griber mere og mere om sig i flere af Siciliens Provindser, og da desværre mange af de Rimedier, der anvendtes med Held i Frankrig, viser sig frugtesløse hernede, saa kan man let indse, hvor slem Situationen er, saavel for den større Proprietær, som for den almindelige Vinbonde. Da Proprietærerne ikke har Midler til at anvende megen Arbeidskraft paa sine lidet indbringende Vingaarde, saa gaar et uendeligt Antal af Arbeidere Glip af sin sparsommelige Dagløn. For ikke at sulte ihjel griber da mange af disse Daglønnere til Betleri og Tyveri, medens andre, om muligt, emigrerer til Amerika.

Frugthøsten var, som nævnt, meget god paa de fleste Steder i Sicilien, for Citronernes Vedkommende rigere end for Appelsinernes. — Landmanden opnaaede ved Saisonens Begyndelse 8 Lire pr. Kasse Citroner og 6 Lire for Appelsiner samfæng, senere hen blot respektive 5 og 4 Lire.

Exportørerne i Messina, Catania og Palermo, der afskiber Størsteparten af Frugten for egen Regning efter at have sorteret den for de forskjellige Markeder, fortjente i Begyndelsen store Summer paa sine Consignationer til Amerika, men da Markederne derover meget snart blev overlæstet med Frugt, tabtes tilslut muligens endnu større Kapitaler. Det er overhovedet en yderst farlig Spekulation.

Svovlproductionen paa Sicilien tiltager aarligt og andrager nu til næsten 400 000 Tons pr. Aar, eller omkring $\frac{4}{5}$ Parter af, hvad der udvindes aarligt af naturlig, ren Svovl paa hele Jorden. Over 100 000 Mennesker har sin Existence af denne Industri, der indbringer Sicilien ca. 30 Millioner Lire om Aaret. Sicilianerne vilde kunne dominere Verdensmarkedet, hvis man ikke i de seneste Aartier havde lært at udvinde Svovl af forskjellige Kisarter (pyrites), og det i saadanne uhyre Qvantiteter, at Siciliens Produktion stilles i Skyggen, og saa billigt udvindes denne Svovl af Kisen, at Siciliens naturlige Svovl paa Grund af Konkurrencen ikke kan finde Afsætning saa raskt, som Mineralet kommer op af Minerne. Følgen bliver altsaa en Overproduction, hvorved der aarligt bliver en større og større Beholdning igjenliggende i Udførselshavnene, Catania, Licata, Girgenti og Palermo.

Trods den billige Arbeidskraft og trods Minernes Righoldighed trykkes Mineeierne saa af Concurrencen, at Priserne stadig falder. Den almindelige 2den Kvalitet noteredes under Aaret 1893 i 6 Lire pr. 100 Kilos.

Størsteparten af Siciliens Svovl exporteres til Nordamerika, der bruger den til at udvinde Svovlsyre deraf, men ogsaa paa dette Felt begynder Concurrencen med den af Kisen udvundne Svovl at blive farlig.

Til Held for Siciliens Svovlhandel tiltager Vindyrkningen overalt i Verden, og for at preservere Vinstokken mod Sygdomme eller til Bekjæmpelse deraf, naar Stokken er angrebet, forbruges en umaadelig Mængde naturlig Svovl.

Svovlkrisen er ligesaa akut som Viukrisen; ved Lov at indskrænke Minernes Production til et vist Kvantum, som man har foreslaaet, vil være

ensbetydende med at tage Brødet fra Tusinder og atter Tusinder af Arbeiderfamilier.

Paa den anden Sidn paastaar Mineeierne, vistnok med Ret, at de ikke kan producere Svovlen billigere, og at overhovedet blot den billige Arbeidskraft gjør det muligt for dem at levere den saa billigt.

Som man af foranstaaende Fremstilling vil have seet, er Forholdene paa Sicilien yderst kritiske, og mange og vigtige er de Problemer, som man venter, at Regjering og Parlament skal løse. Maatte det lykkes!

Sundhedstilstanden paa Sicilien lod meget tilbage at ønske i det forløbne Aar. I Palermo herskede en forholdsvis let Koleraepidemi, der til Gjengjæld varede saameget længere, nemlig fra September til December, hvorved Byens Handel tilføiedes stort Afbræk. Paa nogle faa Steder i Provinsen Messina forefaldt ogsaa nogle Tilfælder, medens der i Messina selv, trods de hyppige Dampskibsforbindelser med Neapel, hvor der ogsaa forekom 10—12 Tilfælder om Dagen, som i Palermo, og trods den daglige Jernbaneforbindelse med Palermo, ingen Koleratilfælder forekom. Dette var saameget mærkeligere, som man den Dag idag lever under de samme elendige Forhold, hvad Drikkevand angaar, som for 40—50 Aar tilbage.

Brigantvæsenet florerede. Overfald og Mord hørte til Dagens Orden; omtrent 800—1 000 Mennesker omkommer aarligt for Morderhaand paa Sicilien.

Konsulatet er fremdeles i Via Garibaldi No. 102. Kontortid fra Kl. 10—2.

Den samlede, erlagte Consulatafgift udgjorde for hele Sicilien:

for norske Fartøier	Lire	8 147.90
- svenske Fartøier	—	882.70

Tilsammen Lire 9 030.60

imod i 1892 Lire 13 405.35. Der tilfaldt Consulen ialt i 1893 Lire 5 120.50.

Til Messina Havn ankom i Aaret

1893 . . .	ialt	4 862	Skibe	dr.	1 719	826	R.-Tons
1892 . . .	-	4 991	—	-	1 792	776	—
1891 . . .	-	4 986	—	-	1 675	556	—
1890 . . .	-	4 788	—	-	1 738	823	—
1889 . . .	-	4 835	—	-	1 582	479	—

I. C. Martens.

Lourenço Marquez (Mozambique).

Aarsberetning dateret 3 Januar 1894.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 9 norske Seilskibe dr. 4 526 Ton. Der afgik i Ballast til fremmede Lande 8 norske Seilskibe dr. 4 311 Ton. Erlagte Consulatafgifter £ 15. 5. 5.

Af svenske Skibe ankom 3 dr. 1 128 Ton.

Det samlede Beløb af importerede Varer til denne Plads i 1893 androg 800 Contos, hvoraf en Værdi af 550 Contos befordredes videre i

Transit til Transwaal. Toldafgifterne paa den samlede Import beløbe sig til 200 Contos.

Før Slutningen af 1894 antages Jernbaneforbindelsen fuldstændig oprettet til Pretoria.

Telegraphforbindelsen med Transwaal og det øvrige Sydafrika er nu saaledes, at man fra denne Plads ved Hjælp af fuldstændigt oprettede Landlinier, kan sende Telegrammer til alle Stationer i Sydafrika for 1 sh. pr. ti Ord, medens man tidligere kun kunde befordre Telegrammer ved Eastern TelegraphCo's undersøiske Kabel til den dyre Taxt af 1 sh. 1 d pr. Ord.

Johs. Bang.

Hamburg.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Rm.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	213	115 683	15	9 115	228	124 798			875 700
” Norge til Vicekon- sulstationerne	11	4 702	-	-	11	4 702	-	-	23 400
” Sverige til Hovedsta- tionen	4	1 415	-	-	4	1 415	-	-	17 400
” Sverige til Vicekon- sulstationerne	24	10 602	-	-	24	10 602	-	-	44 500
” andre LandetilHoved- stationen	137	73 214	42	20 616	179	93 830	-	-	1 992 900
” andre Lande til Vice- konsulstationerne . .	42	26 087	3	914	45	27 001	-	-	434 100
Ialt	431	231 703	60	30 645	491	262 348	314	170 655	3 368 000
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	246	131 990	35	16 170	281	148 160			921 100
” Norge fra Vicekon- sulstationerne	1	314	13	7 429	14	7 743	-	-	1 500
” Sverige fra Hovedsta- tionen	3	1 238	2	777	5	2 015	-	-	4 000
” Sverige fra Vicekon- sulstationerne	-	-	2	562	2	562	-	-	-
” andre Lande fra Ho- vedstationen	84	40 098	48	39 730	132	79 828	-	-	991 600
” andre Lande til Vice- konsulstationerne . .	39	19 850	25	13 668	64	33 518	-	-	3 200
Ialt	373	193 490	125	78 336	498	271 826	317	172 306	1 921 400

For Havari eller Ordre ankom 8 Skibe dr. 3 263 Tons.

Af svenske Skibe ankom 208 dr. 81 933 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Rm. 10 996.31, ved Vicekonsulaterne Rm. 2 674.42, af svenske Skibe ved Hovedstationen Rm. 2 851.26, ved Vicekonsulaterne Rm. 1 075.69. Ialt tilfaldt Konsulskassen Rm. 15 722.62. Expeditionsafgifter M. 4 160.30, hvoraf tilfaldt Konsulskassen M. 3 328.24.

Aarsberetning modtaget 14 Mai 1894.

Indledende Bemærkninger.

I Lighed med det næst foregaaende Aar betragtes 1893 som et høist ugunstigt Aar for den tyske Handel; det har været et Aar, fuldt af Usikkerhed og Ængstelse, og det afsluttedes uden Tillid til, at et snarligt Op-sving vilde indtræffe.

Hvad særlig Hamburg angaar, saa følte man i Aarets Begyndelse endnu de slemme Virkninger af Koleræen i 1892; skjønt Sundhedstilstanden var god og der i Løbet af Aaret kun indtraadte nogle faa spredte Koleratil-fælde, vedblev mange udenlandske Stater at optræde hindrende og tildels forbydende ligeoverfor Indførselen af tyske Varer og at lægge hemmende Baand paa Skibsfarten fra Hamburg.

Forøvrig lider man endnu under den Depression, der indlededes ved Verdenshuset Barings Sammenbrud og Argentiniens Insolvens. Hamburgs store Handel paa Sydamerika gjør de Forstyrrelser, der foraarsages ved de dersteds stadig tilbagevendende Uroligheder, særlig følelige. Efterat Borgerkrigen i Chili i 1892 havde gjort de med dette Land knyttede Handelsforbindelser usikre, har i det forløbne Aar den nedkuede Revolution i Argentinien og Borgerkrigen i Brasilien, der syntes ingen Ende at ville faa, paany mindet om, hvor lidet man kan regne med en rolig Udvikling i de oversøiske Lande. Hertil kom de talrige Fallitter i Australien, den stærke Krise i de forenede Stater, de store engelske Striker i Bomuldsindustrien og Kulgrubedriften, alt Momenter, der i høi Grad indvirkede forstyrrende paa Verdenshandelen. De engelske Striker medførte dog samtidig forsaa-vidt en Fordel for Tydskland, som den tyske Tekstil- og Jernindustri Produkter fandt Afsætning derhen, hvor den engelske Industri paa Grund af Strikerne ikke var istand til at levere, og som Indførselen af engelske Kul til Tydskland var meget mindre end sædvanlig. Men fraseet herfra følte enhver af de nævnte Forstyrrelser i Verdenhandelen dybt i Hamburg, og den almindelige Depression lagde sig lammende paa Handelsstandens Foretagsomhed.

Kanske mere end noget andet har dog Sølvprisens Synken bidraget til Aarets daarlige Resultat. Tydsklands og specielt Hamburgs Forbindelser med udeneuropæiske Lande, hvor Sølv er det lovlige Betalingsmiddel, har maattet lide haardt under Sølvets stadig synkende Værdi. Forbudet mod den frie Sølvudmyntning i Ostindien og Shermanbillens Ophævelse i de forenede Stater foraarsagede svære Rystelser; naar Sølvprisen imidlertid efter den sidste ikke sank dybere, laa Grunden deri, at Virkningen var indtraadt før, idet Prisfaldet havde indfundet sig allerede under Forventningen om Ophævelsen. Sølvprisen var i Hamburg i 1871 178.00 Mk. pr. Kg., i 1876 156.34, i 1881 152.93, 1896 133.37, 1891 132.34, 1892 116.61 Mk. pr. Kg.

I Løbet af 1893 var den laveste Pris Mk. 86.50 pr. Kg. (30te Juni) ja, den 27de Juni kunde overhovedet ingen Pris noteres. I det sidste Halvaar varierede Prisen mellem 90 og 100 Mark.

Det tyske Landbrug lider utvivlsomt ved den stærke Konkurrence med udenlandske Landbrugsartikler. Naar der fra Landbrugs kredse til Hjælp mod Konkurrencen raabes paa høi Beskyttelsestold, peges der fra andet Hold paa, at Tydsland kun ved Import er istand til at brødføde sin Befolkning, og at selv den høieste Told, der med dette Hensyn for Øie kunde paalægges, ikke vilde kunne hindre, at de let og billig producerende Lande som Amerika, Indien og Australien under en rig Høst kastede Masser af Korn ind paa det tyske Marked. Det har da ogsaa vist sig, at Toldkrigen med Rusland kun medførte, at Kornimporten skede fra andre Lande, og at Kornpriserne paa det tydske Marked efter Toldkrigens Begyndelse istedetfor, som man ventede, at stige, tvertimod sank. I Løbet af 1893 sank saaledes Prisen paa Rug 24 % og paa Rugmel 26.2 %. Som en Følge af Landbrugets trykkede Stilling foregaar der nu en stærk Agrarbevægelse; denne har fremkaldt en Splittelse i den tyske Befolkning, idet det gjen- sidige Interesseforbund, der fra Bismarcks Tid bestod mellem Landbrug og Industri, foreløbig synes at være løst.

Kornhøsten i Tyskland var god, ligeledes var Vinhøsten baade rigelig og af fin Kvalitet. Under Sommeren led imidlertid store Dele af Tyskland, særlig det sydlige og vestlige, meget under den stærke Hede og Regnmangel. Store Mængder af Hø maatte indføres, selv fra saa fjerne Lande som Kanada, Nordamerika, Argentinien og Chile. Fra Regjeringens Side toges der omfattende Forholdsregler for at komme til Hjælp; saaledes nedsattes Jernbanetaksterne for Fodermidler midlertidig meget betydelig. Imidlertid var Landmanden paa mange Steder nødsaget til at sælge sit Kvæg til Slagt til yderst ringe Priser. Ved den herskende Vandmangel led ogsaa Mølleribedriften, ligesom Farten paa Floder og Kanaler hindredes meget, ja endog tildels helt maatte indstilles.

Industrien har ligesaa lidt i 1893 som i det foregaaende Aar givet Anledning til Tilfredshed. Den hele trykkede Stilling og den store Arbeidsløshed forringede Kjøbeevnen, og Forbruget af Industriartikler aftog. Den gode Høst skulde have havt en heldig Virkning; dette opveiedes imidlertid ved den herskende Uvished med Hensyn til de handelspolitiske Forhold til flere Lande, der virkede hemmende paa Udførselen. Den tiltagende Overproduktion trykkede alle Brancher, særlig Jern- og Kulbrancherne; hverken Kul- eller Kokssyndikaterne kunde opretholde Priserne. Der klages stadig over, at de ved den sociale Lovgivning om Ulykkesforsikring o. s. v. Industrien paalagte Byrder gjør det vanskeligt for Tyskland at konkurrere. Uagtet Arbeidslønnen var aftagende, var man dog fri for Streiker; disse har i Tyskland regelmæssig endt med Arbeidernes Nederlag, og der gribes derfor ikke let til dette Middel.

Ved Statens stigende Fordringer og ved den stadig tiltagende Overfyldelse i alle Erhvervsgrene blir Kampen for Tilværelsen stadig haardere. Ved den nye Militærlov er en betydelig Skatteforøgelse blevet nødvendig, og de Erhvervsgrene, der i første Række har havt at frygte for, at de nye Skatter fortrinsvis skulde falde dem tillast — saaledes Tobaksfabrikationen og en Tidlang Ølbryggerierne — har lidt under den Usikkerhed, der hermed fulgte.

Handelstraktaterne med Østerrige, Italien, Belgien og Schweiz siges at have bragt Tyskland en forøget Ugførsel til disse Lande, og naar den tyske Regjering har gaaet videre paa denne Vei og afsluttet Traktater med Serbien, Rumænien, Spanien, Columbien og Uruguay, har den været fulgt af de Handlendes og Industridrivendes fulde Sympati. Slutstenen paa denne Bygning er nu reist ved Handelstraktaten med Rusland, der traadte i Kraft den 20de Marts 1894; derved er der gjort en Ende paa den for begge Parter skadelige Toldkrig og den differentielle Behandling i Forhold til andre Lande, de to Naboriger gjensidig har ladet hinanden blive tildel. Enkelte af de sluttede Traktaters Ikrafttræden er dog endnu afhængig af, at de finder Anerkjendelse fra vedkommende fremmede Folkerepræsentationers Side.

Saa meget den Interessekamp, der nu paagaar i Tyskland, væsentlig mellem Landbrug og Industri, fra et nationalt Standpunkt kan være at beklage, har den dog samtidig medført en stigende Interesse for Landets økonomiske Udvikling og en udbredt Forstaaelse af, at det her gjælder Nationens Livsspørgsmaal. Det før saa mægtige juridiske Element trænges mere tilbage af denne almindelige Interesse for de store økonomiske Spørgsmaal, hvis Løsning man ikke venter fra ufrugtbare statsøkonomiske Studier, men fra det stigende Kjendskab til de anvendte Naturvidenskaber. Med de Kundskaber, der spredes ud fra Tysklands højere polytekniske Læreanstalter, dets højere Landbrugs-, Forst- og Bergværksskoler, er der givet en sikker Basis, paa hvilken der kan bygges videre til Landets Fremgang. En saadan Basis mangler ganske hos os, der slet ikke besidder Læreanstalter af denne Art, og hos hvem derfor den til Næringernes og derigjennem ogsaa Handels Opkomst uomgængelig nødvendige Oplysning ikke er forhaanden; uden en saadan Basis at bygge paa, blir selv det ihærdigste Arbejde frugtesløst. Gjengangende Gange har jeg derfor fremhævet, at den rette Plads til de anvendte Naturvidenskabers Erhvervelse hos os maa være vort Universitet, der sikkert vilde staa sig paa fra en blot og bar Embedsmandsskole at gaa over til at blive en for Landets Opkomst og Fremtid bestemmende Læreanstalt. At man ogsaa i Tyskland begynder at interessere sig for en Sammensmeltning af de tekniske Høiskoler med Universiteterne, ikke blot af Hensyn til den Besparelse og bedre Udnyttelse af Lærerkrafter og Læremidler, der herved opnaaes, men ogsaa af højere, socialpolitiske Grunde, kan en Udtalelse af W. Roscher vise, der anbefaler Sammensmeltningen „i Interesse af Folkedannelsens Enhed, forat der mellem den aandelige Udviklings Ledere blandt de hidtil overveiende Kredse, Teologer, Jurister, Medicinere o. s. v., og de i Videnskabens Verden nye Kredse, der nu vokser frem, Landmænd, Teknikere, Kjøbmænd, ikke skal opstaa nogen Kløft af gjensidig Ubekjendtskab og derfor Ringægt.“ Har dette Ræsonnement Gyldighed for det store Tyskland, saa maa det sikkert i endnu højere Grad have det i et lidet demokratisk Land som vort.

Pengemarkedet. Medens tidligere af tyske Byer hovedsagelig Hamburg optraadte som Laangiver til fremmede Stater, indtager nu i saa Henseende Berlin den første Plads; Berlin er blevet en af de fornemste Pengemarkeder for fremmede Stats- og andre Værdipapirer og konkurrerer stærkt med Paris og London. Tyskland er imidlertid her først kommet med, efterat den gode Tid var forbi, og efterat mange Staters mislige Finantser har foraarsaget Tab. Tyskland har saaledes lidt meget ved Argentiniens og andre oversøiske Staters slette Finantser, og senere har følelige Tab opstaaet ved de store Beløb, der i Tyskland er anbragte i

græske, portugisiske, serbiske og italienske Papirer. Af alle de fremmede Papirer, der befinder sig i tyske Hænder, opgives det maaske kun at være de skandinaviske, der har bragt nogen Fortjeneste.

I den første Halvdel af 1893 var Rentefoden i Tydskland meget lav; først fra Midten af Mai Maaned blev der en større Efterspørgsel efter Penge, og Rentefoden steg, indtil Rigsbanken i August forhøiede Vexeldiskontoen til 5 %, paa hvilket Standpunkt den holdt sig Resten af Aaret. Aarsagen til Diskontoens Stigning laa hovedsagelig i de østerrigske Valutaoperationer og Konverteringsoperationer, til hvis Gjennemførelse Østerrige var nødt til at vende sig med store Krav til det tyske Pengemarked, paa hvilket det ogsaa fandt beredvillig og rigelig Understøttelse. Videre stillede ogsaa den italienske Krisis stærke Fordringer til Tydskland, og ogsaa her kom den tyske Kapital til Hjælp med store Forskud og med Optagelse af store Beløb af italienske Papirer. Rigsbankens Gjennemsnitsdiskonto blev saaledes i det forløbne Aar 4.08 % og Privatdiskontoen i Gjennemsnit ca. $3\frac{1}{16}$ %.

Ogsaa de skandinaviske Lande henvendte sig i 1893 forskellige Gange til det tyske Pengemarked for at opnaa Anbringelse saavel af Stats- og Kommunelaanspapirer som af Hypothekpantebreve. Af de i Tydskland anbragte svenske Papirer blev dog i Aarets Løb en ikke ubetydelig Del igjen til stigende Kurser tilbagekjøbte for svensk Regning, hvad der ansees for et Tegning paa Sveriges voksende Velstand.

Emigrationen. Fra Tyskland emigrerede der i 1893 84 521 Mennesker til oversøiske Lande. Emigrationen foregaar hovedsagelig fra det sydvestlige og østlige Tydskland, fra det første, efter hvad der paastaas paa Grund af Overbefolkning, fra det sidste paa Grund af uheldige agrariske Forhold. Der tales meget om, hvor betydelig den tyske Emigration er; i Forhold til Folkemængden er den dog meget mindre end den Emigration, der foregaar fra vore Lande.

Hamburg som vor „Mellemmand“. Som Udgangspunkt for de efterfølgende Bemærkninger tillader jeg at henvise til mine Rapporter af 1 Marts og 21 Juni f. A.

Der har i den senere Tid i vore Lande været megen Tale om, hvordan vor Export bedst kunde fremmes og udvides ogsaa til fjernere Markeder; der udsendes kommercielle Stipendiater, der tales om Etablering af egne Handelshuse paa de fremmede Pladse, og man peger paa Oprettelse af Konsulater som Midler i denne Retning. Fra svensk Side er det væsentligst den svenske Exportforening, der arbejder paa Exportens Udvikling, idet den gennem Agenter søger at skaffe tilveie direkte Handelsforbindelser mellem Sverige og fremmede Lande; saavidt mig bekjendt, er herved hidindtil kun et enkelt svensk Handelshus i Udlandet blevet oprettet, nemlig et i Bombay. Fra norsk Side optræder Staten ved at udsende kommercielle Stipendiater, hvis Opgave det er at meddele vor Handelsstand Kjendskab til de fremmede Markeder og derved at fremkalde direkte Handelsforbindelser. At de tagne Forholdsregler vil medføre betydelig Nytte for de forenede Riger, derom tvivler jeg intet Øieblik; men jeg mener paa den anden Side, at disse Forholdsregler alene neppe vil kunne føre os til et saa stort Maal som en gennemgaaende Hævning af vor Export og dens Udvidelse til at omfatte de fleste af Verdens Lande. Jeg har selv i den nævnte Rapport af 1 Marts f. A. omhandlet Betydningen for os af at have direkte, statssubventionerede Dampskibslinier paa enkelte af de vig-

tigste udeneuropæiske Lande; saa betydningsfuldt jeg imidlertid tror, Oprettelsen heraf vilde være for os, saa kan jeg dog ikke lukke Øinene for, at vore Forbindelser ihvertfald vilde indskrænke sig til at omfatte et Faatal af fremmede Pladse, og at ogsaa dette Middel kun vilde føre et Stykke henimod Maalet. Hvad det andet i den samme Rapport nævnte Middel, Oprettelsen af egne Handelshuse paa de fjernere Markeder, angaar, saa er dette en Sag, der i egentligste Forstand hviler i vor egen Handelstands Hænder; den maatte optræde i Lighed med den Hamburgske, der i en lang Række af Aar har udsendt unge Handelsmænd til oversøiske Lande, hvorved Forbindelserne med disse stadig udvikles og Kjendskabet til dem hjemme i Hamburg stadig fornyes. Saalænge vor Handelsstand selv ikke paa dette Omraade føler noget lignende Behov som den Hamburgske, vil man ikke komme langt med kunstige Midler, og ihvertfald vilde i en lang Række af Aar Antallet af vore Handelshuse i Udlandet vedblive at være høist begrændset. Oprettelsen af saadanne Handelshuse forudsætter jo ogsaa, at der allerede er oparbejdet et vist Felt for videre Virksomhed, hvad der kun paa meget faa fjernere Pladse kan siges at gjælde for vort Vedkommende; vi holder os fremdeles væsentligst til Export af nogle faa Raaprodukter, Træ, Fisk og Jern, og vi mangler Industriartikler, paa hvilke en Masseexport kunde grundlægges. Ogsaa de egne Handelshuse, vi vil kunne oprette, vil da kun evne at sætte os i Forbindelse med ganske enkelte Punkter af Verden, men ikke at gjøre vore Artikler kjendte over det hele Verdensmarked. Ude af Stand til selv i større Maalestok at oprette og underholde direkte Handelsforbindelser med udeneuropæiske Lande, vil vi da fremdeles i en lang Fremtid for en stor Del være henviste til at benytte os af Mellemmænd, og det gjælder da for os om, at vi forstaar at vælge de Mellemmænd, der er istand til at byde os de største Fordele.

Ud fra denne Betragtning omtalte jeg i min Rapport af 21de Juni f. A. de Fordele, Hamburg har at byde os som Mellemmænd mellem os og udeneuropæiske, særlig de syd- og mellemamerikanske Lande. Jeg nævnte Hamburgs ganske fremragende Handelsstand og dens helt internationale Frihed for Eksklusivitet, der lader den købe og sælge der, hvor Varerne faaes billigst og blir bedst betalte: videre har jeg peget paa Hamburgs bekvemme og nære Beliggenhed og vore lette Forbindelser derpaa, den Mængde af oversøiske Kjøbmænd, der her dels gennem Agenter, dels selv personlig gjør sine Indkjøb, det her forhaandenværende nøie Kjendskab til de oversøiske Markeder og de paa disse allevegne etablerede Hamburgske Handelshuse, der stadig vedbliver at staa i den intimeste Forbindelse med sin Fædreneby.

Vi har da ogsaa tidligere vidst at benytte os af Mellemmænd til vor Fordel; saaledes skyldtes oprindelig vor Export af Fyrstikker, en af de faa Verdensartikler, vi har, kun for en Del vort eget Initiativ; Hamburg og London var her Bindeleddet mellem Verden og os. Nogle egne Handelshuse hist og her omkring i Verden vilde ikke bragt os dette Resultat; derimod formaaede Hamburgske og Engelske Huse fra de nævnte dominerende Handelscentrer at sprede Varen ud over det hele Verdensmarked. Det har herved lykkedes os at faa vor Vare solgt for rede Penge, vi har sluppet for den farlige Konsignation, og vi har undgaaet de Tab, der uvilkaarlig vilde have fulgt med en direkte Forsendelse til Markeder, om hvis Forholde vi slet ingen eller kun ufuldstændige Kundskaber kunde have. Særlig i denne Tid, hvor de farlige Kursdifferenser medfører en saa stor Resiko, har dette været af Betydning for os. Her er da Fordelen ved at be-

nytte en kyndig Mellemand isinefaldende nok; denne Fordel bør vi se til paa bedste Maade at udnytte, indtil vi i Fremtiden maatte føle os stærke nok til at optræde helt paa egen Haand.

Som i min Rapport af 21de Juni f. A. nævnt, staar et Hamburgsk Handelshus nu i Begreb med at indføre en anden, hidtil ganske ukjendt Artikkel paa Verdensmarkedet, nemlig svenske Bomuldstøier. I Betragtning af Sagens store Betydning gjentager jeg her, hvorledes denne Export kom istand. En Fabrikant fra Mark i Vestergøtland gjordes hos en af de her-værende største Exportagenter bekjendt med simple Bomuldsvarer, saaledes som de tilvirkes for Export til Syd- og Centralamerika, og tog Mønstre med sig hjem for at forsøge at tilvirke samme Vare. Efterat de første Forsøg var mislykkede, gav han ikke tabt, men sendte sin Værksmester hid, og da denne derved havde erhvervet sig de fornødne Oplysninger om Tilvirkningen, kom Sagen i god Gjænge; der gaar allerede nu ikke ubetydelige Mængder af svensk Fabrikat over Hamburg til Syd- og Centralamerika, hvor det anvendes til Buksetøier, Man har ogsaa saa smaat begyndt at exportere det svenske Fabrikat til Vestafrika, hvor Negerne benytter det til Skjorter. Det samme Hamburgske Handelshus har fra Dale Fabrikker ved Bergen modtaget Prøver af grovere Uldvarer, og det er blevet mig sagt, at Fabrikkerne, baade hvad Prisbillighed og Kvalitet angaar, vil kunne levere „exportfähig“ Vare. Det paastaaes ogsaa, at der fra Halland skulde kunne leveres vævede Varer af ubleget Lin saavel som billige blegede Dugtøier, der da Raamaterialet dyrkes i selve Distriktet, maatte kunne konkurrere med Varer fra Bøhmen, hvor Linvæveriet spiller en saa stor Rolle for Befolkningen. Ogsaa Tricotage og Tyllgardiner fra vore Lande opgives at maatte kunne konkurrere; specielt har jeg hørt „Skandinavisk Aktie-Tyllgardinsfabrik“ i Bergen nævne i denne Forbindelse. Man deler saaledes her ikke den hos os gjængse Anskuelse, at vore Fabrikvarer af denne Art paa Grund af det ringe Marked i vore egne Lande ikke vil kunne naa den Udvikling og leveres saa prisbillig, som Exporten kræver det. Det skulde da være Umagen værdt for vore Fabrikanter at følge den svenske Fabrikants Exempel og selv personlig her paa Stedet forvisse sig om Forholdene. Vistnok er Tiderne netop nu for Øieblikket særlig ugunstige paa Grund af Urolighederne i Sydamerika og Sølvets ringe Værdi; men dette burde ikke afholde os fra med Fremtiden for Øie at anstille de Undersøgelser, af hvis Udfald en mulig Export vil afhænge. Naar man villig maa indrømme, at store Vanskeligheder stiller sig iveien for os, naar vi med vor ganske unge og uerfarne Industri vil give os af med at konkurrere med gamle Tekstilindustri-Lande, saa bør vi dog samtidig erindre den Fordel, vi besidder i den billige Arbeidskraft, hvormed vor Rigdom paa Vandkraft forsyner os. En klog Ordning er det, at Toldrestitution i Sverige ydes for de indførte udenlandske Bestanddele ved Export af det færdige Fabrikat, og at en lignende Restitution ogsaa kan ydes i Norge. Hvilken Betydning Exporten af Textilvarer har for Tyskland, vil forstaaes, naar man hører, at Exportens Værdi opgaar til flere 100 Millioner Mark.

Af andre Varer, der fra Tyskland i store Mængder udføres til oversøiske Markeder, og som maaske over Hamburg kunde naa fra os over til disse, nævner jeg, efter hvad jeg her har faaet opgivet: Krudt og Dynamit (forsaaavdt Transport deraf fra de forenede Riger kan arrangeres), Lervarer (Pottemagerarbejder, billig Fayance, ildfast Sten m. m.), Øl og Porter, Handsker, Cement og Kridt, Guldlister, Smør, Porcellæn og Glasvarer. Hertil kommer da de Varer, som allerede nu er Gjenstand for Export fra vore

Lande over Hamburg, hvoraf enkelte Varesorter for den største Del er kjøbte af Hamburger Huse, medens andre kun gaar herover i Transit for Regning af vore egne eller fremmede, ikke-Hamburgske Kjøbmænd; der gaar saaledes herover svensk Jern og Staal til Sydeuropa, Amerika, Ostindien, Klipfisk til Sydeuropa, Brasilien, Laplatastaterne, Vestindien, Trævarer til Rio og i den sidste Tid til Bombay, tildels ogsaa til Zanzibar og Kapstaden, Fyrstikker allevegnehen, Papir til Sydeuropa, Papirmasse til Amerika.

Under Bilag No. 4 vil man finde en fuldstændig Fortegnelse over de fra Hamburg udgaaende Dampskibslinjer til de sydeuropæiske og udeneuropæiske Lande. Hertil kommer, at der til enhver Tid her lægger an Damp- og Seilskibe for Stykgods til udeneuropæiske Pladse. Der er altsaa rig og stadig Leilighed til Forsendelse over Hamburg. Saalænge vi ikke har vore egne Dampskibsforbindelser med udeneuropæiske Lande — hvad der, som før udviklet, kun efter en meget indskrænket Maalestok vil kunne lykkes os i en overskuelig Fremtid, synes Hamburg baade ved sin nære Beliggenhed og forøvrig at være vort naturlige Omladningssted. Omladningsomkostningerne hersteds maa siges at være meget rimelige og er ihvertfald mindre end i England, og de herfra udgaaende Fragter maa idetheletaget kaldes moderate. Hvad der trænges til en videre Udvikling af vor Transitsendelse over Hamburg, er fortrinsvis billigere Fragter fra vore Lande hertil, idet de nuværende er for dyre; derved vil vor Handel over Hamburg kunne tage et betydeligt Opsving. Videre burde man i vore Lande følge et i Tyskland mere og mere anvendt System, hvorefter Jernbanefragterne for Varer, bestemte for Export, beregnes efter en billigere Tarif end den sædvanlige. Det gjælder om at faa vore Varer hertil saa billig som muligt, forat vi derved kan sættes istand til at konkurrere.

I min Rapport om de Fordele, Hamburg kunde byde os som Mellemand, fik jeg ogsaa Anledning til at fremsætte den Tanke, at det vistnok kunde anbefale sig her i Hamburg at oprette et Mønsterlager af de Fabrikata, vi kan levere, hvorved de oversøiske Kjøbmænd, naar de kom hertil, vilde kunne gjøre sig bekendt med dem. At de herværende store og rigt assorterede Prøvelagere af alle mulige Slags Artikler, saavel tyske som fremmede, har havt og stadig har en stor Indflydelse paa den Hamburgske Eksportforretnings Udvikling, ansees af erfarne Kjøbmænd for ganske utvilsomt. Den herværende Eksportør har stadig i disse forskjellige Prøvelagere at se ikke alene samme Art Varer, som han allerede er vant til at afskibe, men ogsaa alle mulige andre Artikler, saavel gamle som nye, hvoraf maaske enkelte vækker hans Interesse og bevirker Forsøg fra hans Side hos hans oversøiske Kunder; eller den oversøiske Kjøbmand, der selv kommer hertil for at gjøre sine Indkjøb, faar i de forskjellige Agenters Prøvelagere Øie paa for ham nye Artikler, som han finder passende for sit Marked. Man har her tilstrækkelig Erfaring for, at Prøvelagerne paa denne Maade leder til en Række af Indkjøb, der uden dem ikke vilde have fundet Sted, og at Eksporten derved stadig har udvidet sig til at omfatte nye Artikler. Det synes da heller ikke at kunne være Gjenstand for Tvil, at et Eksportmønsterlager her i Hamburg af svenske og norske Artikler, saa fuldstændigt som muligt, vilde kunne være vor Eksport til megen Nytte. Et saadant Lager kunde tænkes oprettes paa to Maader: enten selvstændigt, under Ledelsen af en norsk og en svensk Fagmand, eller i Forbindelse med et allerede her etableret første Klasses Prøvelager. Det sidste Alternativ synes at være at foretrække, saavel i Betragtning af de mindre Udgifter som særlig

af den Grund at vedkommende herværende Agents Kjendskab til de forskellige Eksporthuse vilde forhindre Tab, der ellers vanskelig vilde kunne undgaaes, og hans Overblik over Eksportforretningen vilde lette Arbeidet med at faa vore Artikler gjort bekjendte og indførte. Imidlertid maatte ogsaa i dette Tilfælde en norsk og en svensk Fagmand stilles ved Hovedagentens Side, hvilke hver især indehavde det nøiagtigste Kjendskab til sine Landes Produkter og udelukkende kunde ofre sig for disse, idet Agenten selv naturligvis kun kunde afse en Del af sin Tid til Beskæftigelse med den norske og svenske Afdeling af sin Forretning. Ikke ubetydelige Udgifter vilde der saaledes opstaa, enten man greb Sagen an paa den ene eller den anden Vis, og nogen Tid vilde nødvendigvis hengaa, før Forretningen kunde betale sig; men efter de Udtalelser, jeg her har hørt paa forskjelligt Hold, mener jeg at have Grund til at tro, at med Tiden et saadant Lager hersteds baade i sig selv kunde blive en lønnende Forretning og vilde give Stødet til, at mange Artikler fra de forenede Riger, der nu kun er kjendte inden et begrænset Omraade eller endog er ganske ukjendte udenfor Landenes egne Grænser, vilde finde frem til det store Verdensmarked.

Skibsfart.

De optjente Bruttofragter for norske Skibe var i:

	1893.	1892.
For norske Fartøier, ankomne	Mrk. 3 368 000	4 032 500
- — — afgaaede	— 1 921 400	1 489 100

De forenede Rigers Skibsfart var i 1893 saaledes fordelt paa Distrik-
tets Havne:

	Norske Skibe.				Svenske Skibe.			
	Ant.	Tons	Heraf Dampsk.		Ant.	Tons.	Heraf Damp.	
			Ant.	Tons.			Ant.	Tons.
Ankomne:								
Til Hamburg	411	220 043	276	154 653	159	65 117	137	56 774
- Altona	44	22 937	19	7 142	42	14 228	40	12 510
- Cuxhaven	10	4 644	9	4 373	—	—	—	—
- Harburg	26	14 735	10	4 487	6	2 588	2	494
Afgaaede:								
Fra Hamburg	418	230 003	279	156 304	163	67 444	138	57 007
- Altona	45	23 389	19	7 142	43	14 228	40	12 510
- Cuxhaven	10	4 633	9	4 373	—	—	—	—
- Harburg	25	13 801	10	4 487	6	2 588	2	494

Den samlede Konsulatafgift af norske Skibe var Mrk. 13 670.73, hvoraf ved Hovedstationen Mrk. 10 996.31 og ved Vicekonsulaterne Mrk. 2 674.42; af svenske Skibe var den samlede Konsulatafgift Mrk. 3 926.95, hvoraf ved Hovedstationen Mrk. 2 851.26 og ved Vicekonsulaterne Mrk. 1 075.69. Ialt

tilfaldt Konsulskassen Mrk. 15 722.62. Af Ekspeditionsafgifter oppebares Mrk. 4 160.80, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Mrk. 3 328.24.

Som Bilag No. 3 medfølger en Fortegnelse over Fragter.

Hamburg nærmer sig som Søfartsstad mere og mere Liverpool og London. Efterat Koleraepidemien i 1892 havde bragt nogen Tilbagegang i Forhold til det foregaaende Aar, er i 1893 det tabte Terræn igjen mere end gjenvundet. Der ankom i 1875 5 260 Skibe med 2 118 000 Tons, i 1885 6 790 Skibe med 3 704 000 Tons, i 1892 8 569 Skibe med 5 639 000 Tons, i 1893 8 792 Skibe med 5 886 000 Tons. Der afgik i 1875 5 209 Skibe med 2 085 000 Tons, i 1885 6 798 Skibe med 3 712 000 Tons, i 1892 8 565 Skibe med 5 640 000 Tons, i 1893 8 838 Skibe med 5 934 000 Tons.

Af betydelig Interesse synes nedenstaaende Tabel at maatte være, hvoraf fremgaar, fra hvilke Lande de hertil i 1893 kommende Skibe kom:

Ankomne fra:	Ialt Seil og Damp		Ankomne Dampsk.	
	Antal Skibe.	1000 R.-T.	Antal Skibe.	1000 R.-T.
Tyske Havne og Helgoland	2 516	481	831	260
Nord-Europa	692	306	577	297
Storbritannien og Irland (Kulskibe)	1 058	775	1 046	772
— — — (andre Skibe)	2 109	1 365	2 064	1 356
Holland og Belgien	478	240	388	231
Havne ved Middelhavet	174	196	172	195
Europa forøvrig	444	499	424	489
Europa tilsammen	7 471	3 862	5 502	3 600
Forenede Stater i Nordamerika	333	674	282	633
Mexicos Østkyst	62	47	21	34
Vestindien	112	110	65	91
Venezuela	22	5	—	—
Brasilien	101	121	71	115
Argentinien og Uruguay	100	117	50	88
Amerikas Vestkyst	184	258	56	95
Amerika forøvrig	44	79	37	78
Kaplandet og Natal	13	25	10	23
Afrikas Vest- og Nordkyst	106	126	105	126
Afrikas Østkyst	17	26	15	25
Ostindien og de indiske Øer	143	290	112	241
Kina og Japan	45	82	42	79
Asien forøvrig	10	12	10	12
Australien med Øer	29	52	21	48
Udeneuropæiske Lande tilsammen	1 321	2 024	897	1 688
Ialt	8 792	5 886	6 399	5 288

Hamburgs Handelsflaade udgjorde den 1 Januar 1894 618 Skibe med 613 349 Tons, hvoraf 335 Dampskibe med 416 434 Tons.

Paa tyske Værfter byggedes der i 1893 for tysk Regning 42 Dampskibe med 35 487 N. R.-T. og 12 Seilskibe med 7 335 R.-T. For fremmed Regning byggedes der paa tyske Værfter 6 Dampskibe med 5 236 N. R.-T. og 1 Seilskib med 1 587 R.-T.; et Dampskib paa 723 N. R.-T. byggedes i

Rostock for svensk og det nævnte Seilskib i Stettin for norsk Regning. Paa udenlandske Værfter byggedes der for tysk Regning 10 Dampskibe med 19 695 N. R.-T. og 5 Seilskibe med 6 538 R.-T.

Det forløbne Aar har idetheletaget ikke bragt de Hamburgske Rederier nogen Fortjeneste. Vistnok er ved den indtraadte Afgang af Skibe og den Tilvæxt, der efterhaanden er indtraadt i Godstransporten, det Misforhold, der har bestaaet mellem det forhaandenværende Skibsrum og den tilbudte Beskjæftigelse, til en vis Grad blevet udjævnet, saaat det store Antal af oplagte Dampskibe for det meste igjen er blevne satte i Fart; men Fragterne har holdt sig saa lave, at kun særlig økonomisk farende og særlig heldige Skibe har kunnet indbringe noget Overskud. Som Omstændigheder, der særlig har virket hemmende paa den Hamburgske Rederivirksomhed i det forløbne Aar, maa foruden den besværlige Karantæne, som fra Hamburg kommende Skibe maatte underkaste sig næsten allevegne i lange Tider af Aaret, og Revolutionen i det for det Hamburgske Rederi specielt vigtige Brasilien nævnes Toldkrigen med Rusland og Forbudet mod Transport af russiske Udvandrere over Hamburg. Som en Følge af den udbrudte Toldkrig paalagde den russiske Regjering tyske Skibe en saa ekceptionelt høi Tonnageafgift i russiske Havne, at de saagodtsom udelukkedes fra Konkurrencen med andre Landes Fartøier. I Frygt for den Kolerasmitte, der kunde medfølge de russiske Udvandrere, udstedte det Hamburgske Senat et Forbud mod, at saadanne Udvandrere betraadte Hamburgsk Omraade; dette Forbud, der først sidst i Aaret ophævedes, førte, til stor Skade for det Hamburgske Dampskibsrederi, Størstedelen af den Udvandrerstrøm, der ellers pleiede at tage Veien gennem Hamburg, over til Bremen. De daarligere Valutaforholde i mange oversøiske Lande, hvorunder Exporthandelen havde at lide, maatte for de regelmæssige Dampskibslinier medføre en mindre Fragtfortjeneste.

I det sidste Aar er der dannet en regelmæssig Dampskibslinie fra Hamburg paa Sydbrasilien, hvad de blomstrende tyske Kolonier dersteds længe har indbudt til; Barren ved Rio Grande, der hidtil var til megen Hinder for Skibsfarten, er samtidig bleven betydelig fordybet. Der er for denne Fart bygget særlig dertil indrettede, grundgaaende Dampskibe.

Bygningen af Seilskibe er gaaet ganske betydelig tilbage, hvori man her ser et Tegn paa, at den Tid, i hvilken der var Penge at tjene paa dem, nu er forbi. Redere af saavel Damp- som Seilskibe af de hidtil gangbare Størrelser er bange for den Virkning, de uhyre Dampskibe paa 6—9 000 Tons Drægtighed, der nu i stigende Antal bygges, og hvoraf ogsaa det Hamburgske Rederi har givet Bestilling paa nogle, vil udøve paa Fragtmarkedet.

Efterat en regelmæssig Dampskibsfart i 1885 var sat igang fra London opover Rhinen lige til Køl'n, er efterhaanden en lignende Fart blevet etableret fra Bremen, Hamburg, Stettin og Danzig; en Forbindelse Memel-Duisburg kan med det første ventes oprettet. Vi exporterer jo en Del Varer, særlig Trælast, til Rhinegnene, og der kunde derfor være Spørgsmaal om for os at føre Varerne direkte derhen og ikke over nogen Søhavn.

En betydelig Bevægelse foraarsagedes i den sidste Del af Aaret inden de interesserede Kredse ved en Antydning fra Rigskantslerens Side af, at Regjeringen ikke var tilbøielig til at anse en fra Statens Side udøvet Kontrol ved de tyske Skibsbyggeriers Virksomhed for ønskelig. Denne Antydning gaves i Form af Spørgsmaal til Myndigheder i de tyske Søstater, hvilken Stilling man der maatte indtage til Sagen. Fra saagodtsom alle

interesserede Hold er der reist Modstand mod en saadan Opsigt; ikke alene Skibsbyggerne selv, men ogsaa Rederne, Skibsførerstanden og Handelskammerne har gjort stærke Indsigelser gjældende mod en Kontrol, der betegnes som ligesaa unødvendig som besværlig. Der peges hen til, at Forlisenes Antal inden den tyske Handelsflaade er meget ringe, og at Forlis paa Grund af Konstruktionsfeil eller Mangler ved Maskinerne neppe vides at være forekommet. Der fremhæves videre, at Statens Funktionærer aldrig vil kunne yde en saa god Kontrol som de Assuranceselskabers Agenter, der resikerer med sine Penge at maatte betale en for slap Undersøgelse. Der har heller ikke manglet paa Henvisninger til, at saasnart de tyske Fartøier ikke længer her ansees for værende af første Klasse, sælges de til Udlandet, hvorpaa de endnu i en lang Række af Aar under fremmed, særlig norsk, Flag „seiler muntert omkring paa alle Verdens Have“. Det synes efter denne Uvilie ikke, som om et Forslag om offentlig Opsigt med det tyske Skibsbyggeri vilde have megen Udsigt til at trænge igjennem.

Der har i Hamburg længe været opkastet det Spørgsmaal, hvordan man bedst skulde kunne sørge for Handelsflaadens Rekrutering med ungt Mandskab, og hvordan dette bedst skulde kunne skaffes en god Uddannelse. Særlig efter Kolerahøsten 1892 blev Spørgsmaalet aktuelt, idet der fra enkelte Sider fremhævedes, at de mange Børn, som ved Koleraen var blevne forældreløse, maaske burde forberedes til at finde Erhverv som Sømænd. Den Hamburgske Rederforening og med den Hamburgs Handelskammer har imidlertid fraraadet ethvert Skridt i denne Retning; i Modsætning til hvad Tilfældet er i England, siges Tallet af Skibsgutter her at være i Tiltagende og Antallet af dem, der aspirerer til at blive Skibsgut, allerede nu at overstige Behovet. Samtidig klages der imidlertid over en stadig tiltagende Mangel paa virkelig dygtige Matroser, en Klage, man ogsaa fra norske Skibsføreres Side ofte kan høre. I denne Forbindelse kan det være passende at fremhæve, at Besætningerne ombord i norske Skibe her synes stadig at antage et mere ungdommeligt Præg; ikke sjelden bestaar en Besætning af kun et Par helt befarne Sømænd og forøvrig af ganske unge Folk og halvvoxne Gutter. I den sidste Tid medtager et Flertal af de norske Skibe, der her forhyrer Folk, mod Betaling en eller flere tyske Gutter, der ikke har været tilsøjs før og nu skal oplæres dertil. Paa det herværende tyske Seemannsamt udmønstres der aarlig henved 500 helt ubefarne Skibsgutter.

Paa norske Fartøier paamønstredes der i 1893 ialt 670 Sømænd, hvoraf 250 var Nordmænd; 240 Svensker og 180 Udlændinger; der afmønstredes ialt 672 Sømænd, hvoraf 503 var Nordmænd, 69 Svensker og 100 Udlændinger. Paa svenske Fartøier paamønstredes der 63 Svensker, 4 Nordmænd og 15 fremmede, ialt 82 Mand, og afmønstredes der 43 Svensker, 3 Nordmænd og 16 fremmede, ialt 62 Mand.

Antallet af Rømninger opgik til 6, hvoraf 4 fra norske Fartøier og 2 fra svenske. I det Hele foregaar der forholdsvis faa Rømninger i Hamburg; fra tyske Skibe deserterede der saaledes ialt 166 Sømænd. Der spørges i denne Tid hjemme meget om, hvordan man bedst skulde kunne modarbejde Rømningsvæsenet; som et Middel, der sammen med andre kunde hjælpe dertil, vil jeg nævne en Lov, der frakjendte Forskud, ydede Sømænd udover et vist Beløb, Retsgyldighed. Runnernes Interesse af at forlede Sømænd til Rømning vilde blive betydelig mindre, naar deres Udsigt til ved Sømændens Forskud at kunne tage sig godt betalt for sin Bedrift og sine Udlæg blev formindsket. Som Forholdet nu er, er det sørgeligt at se,

hvordan mangen en Sømand Reise efter Reise saatsige tjener uden Løn, idet Fortjenesten allerede paa Forhaand er gaaet med til Betaling af Runner eller Boardingsmaster. En Overenskomst mellem de maritime Nationer om Ugyldigheden af visse ydede Hyresforskud vilde kunne virke til megen Gavn.

Her bør nævnes, at de Hamburgske Myndigheder har besluttet i den nærmeste Fremtid at anvende de for en „Stellenvermittler“ gjældende Regler paa de herværende Forhyringsagenter. Da det ikke er en „Stellenvermittler“ tilladt at have de Folk, han skal skaffe Stilling, i Kost og Logi hos sig, vil derfor en og samme Person ikke længer som nu kunne være paa engang „Heuerbaas“ og „Schlafbaas“; Boardingsmasterne, der har Søfolk i Logi, vil ikke kunne optræde som Forhyringsagenter og omvendt. At Tanken heri er berettiget, er sikkert nok.

I 1893 hjemsendtes gjennem Konsulatet i Hyrebeløb Mk. 17 919.32, hvoraf for norske Sømænd Mk. 12 905.15 og for svenske Mk. 5 014.17. I en speciel Rapport til det Kgl. Indredepartement udtalte jeg mig nærmere om de Mangler, der hefter ved det nuværende System for norske Hyrebeløbs Hjemsendelse, og fremhævede, hvor meget det laa baade i Sømændenes egen og i det Offentliges Interesse, at Systemet svarede til sin Hensigt. Utvivlsomt er nu Systemet for tungvindt, og Sympatien blandt Sømændene for Institutet er desværre ikke stor; Klagerne over, at denne Maade at sende Penge hjem paa tager for lang Tid, gaar stadig igjen. Man maa ogsaa indrømme Berettigelsen af disse Klager, naar man betænker, hvor megen Vægt der for fattige Sømandsfamilier ofte kan ligge paa et Pengebeløbs hurtige Fremkomst. Man kan sige, at enten Søfolkene sender sine Penge hjem paa den ene Vis eller paa den anden, egentlig kan komme paa et ud; men Sagen er, at foreholdes det ikke Sømanden strax ved Afmønstringen, at han bør sende Penge hjem, og at dette hurtig og fordelagtig kan ske gjennem Konsulatet, og indvilger han ikke heri, saa vil hans Udsagn, at han selv vil besørge Hjemsendelsen, om maaske ikke i de fleste, saa ialfald i mangfoldige Tilfælde, blive til tomme Ord, idet han ved sin Udtrædelse af Konsulatet øieblikkelig er omgivet af Folk, hvis Næring det er at faa Sømænds Penge til at gaa paa Stedet selv. I Betragtning af Sagens Betydning synes der ikke at burde lægges synderlig Vægt paa, om Staten skulde blive nødt til at dække det Tab, der kunde opstaa ved Kursforandringer o. s. v.; nogen Opoffrelse fra Statens Side synes ingenlunde urimelig i Forhold til de betydelige Summer, Hjemsendelsen redder og i endnu højere Grad vil kunne redde for Landet og de mange ubemidlede Sømandsfamilier. Som det mest praktiske fremholdt jeg, at man i Lighed med det svenske System tillod Konsulaterne at udstede Postanvisninger for de indbetalte Beløb. At oprette en Pensionskasse for aldrende Sømænd og deres efterladte er sikkert en heltud berettiget Tanke; ikke mindre berettiget er det imidlertid at lære Sømændene op til selv at spare for sig og sine og paa enhver Maade at søge at udvikle deres Anlæg i denne Retning. I Skibsfartens Interesse — jo mere sparsommelige og ædruelige, desto bedre Sømænd — burde ogsaa Redere og Skibsførere medvirke hertil; det ligger ofte i Skibsførerens Magt ved en Opfordring at bestemme sine Folk til at sende Penge hjem, og enhver Reder burde give sine Skibsførere Paalæg til her at gjøre, hvad de formaar.

Handel og Næringer.

Den tyske Statistik optager kun Varer, der er gaaede ind i eller ud af det tyske Toldomraade og betragter derfor Hamburgs Frihavn som Udland; i den hamburgske Statistik fungerer derimod Frihavnen som en

Del af Byen selv, altsaa som Indland. Dette maa have for Øie ved de i det følgende meddelte Tal. Hamburgs samlede Statistik for 1893 er endnu ikke udkommet, og jeg kan derfor kun meddele Tal vedrørende Hamburgs Omsætning i 1893 med de forenede Riger.

Tydscklands Indførsel var i

1893: 29 820 876 Tons til Værdi af 4 184 901 000 Mk.

1892: 29 500 912 - - - - 4 227 004 000 -

Tydscklands Udførsel var i

1893: 21 362 787 Tons til Værdi af 3 283 456 000 Mk.

1892: 19 891 615 - - - - 3 150 104 000 -

Hamburgs Indførsel fra de forenede Riger havde en Værdi af:

Fra Norge.

Fra Sverige.

1893: 14 740 320 Mk. 15 896 750 Mk.

1892: 14 293 710 - 12 377 760 -

Hamburgs Udførsel til de forenede Riger havde en Værdi af:

Til Norge.

Til Sverige.

1893: 48 132 700 Mk. 37 354 400 Mk.

1892: 45 678 700 - 31 308 890 -

Bilag No. 1 a. og b. giver en Fortegnelse over de Artikler, i hvilke Omsætningen mellem Norge og Hamburg er foregaaet. Bilag No. 2 giver Oplysning om den Handel, der har fundet Sted mellem Norge og Distriktets Vicekonsulater.

Landbrug og Landbrugsartikler. I Tidens Løb er Tydsckland fra et kornexporterende Land gaaet over til at blive et stærkt kornimporterende, og vor Import af Korn fra de tyske Østersøhavne er derved ophørt. Heri vil der maaske igjen i den nærmeste Fremtid ske en Forandring. Ifølge en iaar vedtaget Rigslov skal man nemlig ved Udførsel af Korn (Hvede, Rug, Havre, Byg, Bælgfrugter, Raps og Roefrø) meddeles saakaldte „Einfuhrscheine“, der berettiger Ihændeaveren til inden en vis Tidsfrist (6 Maaneder) at indføre en tilsvarende Mængde af samme Vare-sort uden derfor at erlægge Told. Man mener herved igjen til en vis Grad at kunne bringe den tidligere Kornexport fra Østpreussen tillive; det fremhæves nemlig, at medens de paa Glutén rige, særlig amerikanske Hvedesorter specielt egner sig for store Dele af det tyske Marked (Syd- og Vesttydsckland), hvor de blandes med tysk Vare, skattes den paa Glutén fattige østpreussiske Hvede høiere paa enkelte udenlandske Markeder. Man vil da komme det betrængte tyske Landbrug til Hjælp ved paa denne Maade at begunstige Udførselen af det for Export egnede indenlandske Korn, og ved Siden af England nævnes som her særlig kommende i Betragtning de skandinaviske Lande; for vort Vedkommende skulde formentlig det tyske Korn før Exporten blandes med russisk og polsk Vare.

Ifølge samme Lov skal Indgangstolden eftergives Indehaverne af Møller og Malterier for en til deres Udførsel svarende Mængde af det til Bedriften indførte udenlandske Korn, eller om de maatte foretrække det, skal de ved Udførsel af Mel eller Malt meddeles „Einfuhrscheine“ til toldfri Indførsel af en til det udførte Produkt svarende Mængde Korn. Det er forbeholdt Bundesrath at give Forskrifter, hvorefter de udstedte „Einfuhrscheine“ efter deres Toldværdi skal kunne anvendes til Betaling af Told ogsaa for Varer af anden Art end de udførte.

Allerede før har et noget lignende System for Export af Mel været gjældende, og der eksisterer til Beregning af Toldgodtgjørelsen et af det Offentlige fastsat Udbytte-Forhold (Ausbeute-Verhältniss) mellem det indførte

Korn og det udførte Mel, der er særdeles gunstigt for Møllerne og næsten virker som en Art Exportpræmie. Denne Omstændighed sætter den tyske Melexport istand til at konkurrere paa de fremmede Markeder; der klages saaledes i Danmark — og forøvrig ogsaa i vore Lande — meget over den Skade, Landets egen Mølle drift lider ved, at det oversvømmes af billigt tysk Mel.

Tysklands Melexport til Norge var i 1893 38 050 Tons.

Over Hamburg gaar der, som af Bilag No. 1 b. følger, adskilligt saavel Korn som Mel til vore Lande; Kornet er udelukkende, og Melet for en stor Del, af fremmed, særlig amerikansk Oprindelse og passerer kun Frihavnen i Transit.

Meieridriften staar i Tyskland, særlig i Slesvig-Holsten, paa et meget høit Trin, og den høie Beskyttelsestold er desuden til Hinder for nogen større Indførsel af Meieriprodukter; større Kvanta af simple Sorter Smør indføres dog fra Østerrig-Ungarn. Endel billigt, fedt Bondesmør kommer fra Finland til Hamburgs Frihavn, hvor det ved Tilsætning af Vand fabrikeres til saakaldt Faktorismør, der for en stor Del exporteres til England til Brug for Arbejderbefolkningen. Forøvrig foregaar der fra Hamburg en meget betydelig Smørexport af tysk Vare til Storbritannien og til oversøiske Pladse; endel dansk Smør gaar ligeledes derhen over Hamburg i Transit.

Kvæg. Tysklands Indførsel af Kvæg og andre levende Dyr, der i 1883 havde en Værdi af ca. 222½ Mill. Mk., var i 1892 steget til en Værdi af 261 Mill. Mk.; Udførselens Værdi sank i samme Tidsrum yderst stærkt, nemlig fra 161½ Mill. til 25 Mill. Mk. Af Interesse maa følgende Tabel over Indførselen af Kvæg etc. til Tyskland i 1893 være:

Heste, ialt 65 234 Stk., deraf fra Rusland 16 583, Belgien 15 986, Danmark 8 932, Holland 7 287, Frankrige 6 405. Kjør, ialt 83 407, deraf fra Danmark 24 725, Schweiz 20 577, Holland 15 622, Østerrig-Ungarn 12 088, Sverige 3 671. Tyre, ialt 7 699 Stk., deraf fra Danmark 5 338, Sverige 2 076. Oxer, ialt 39 717, deraf fra Østerrig-Ungarn 17 686, Danmark 12 556, Sverige 4 010. Trækoxer fra 2½ til 5 Aar for Grænsedistrikternes Beboere 851. Ungkreaturer indtil 2½ Aar, ialt 67 036, deraf fra Danmark 37 453, Sverige 2 537. Kalve under 6 Uger, ialt 13 789, deraf fra Schweiz 10 277. Svin, med Undtagelse af Smaagrise, ialt 800 852 Stk., deraf fra Østerrig-Ungarn 401 874, Frankrige 116 420, Holland 110 850, Rusland 99 128, Danmark 44 649, Sverige 1 794. Smaagrise under 10 Kg., ialt 39 528. Faar, ialt 1 915. Lam, ialt 373. Gjeder, ialt 1 663 Stk. Kjød, ialt 14 882 Tons, deraf fra Sverige 158 Tons.

Sveriges Export af Kvæg til Tyskland, der endnu i 1889 kun opgik til ca. 500 Stykker, er i de Par sidste Aar voxet ganske betydelig og har nu faaet et regelmæssigt Præg. Det er et Spørgsmaal, om ikke ogsaa Norge kunde tage nogen Del i den store Kvægimport til Tyskland.

Det synes saa meget mere at maatte ligge i vor Interesse at faa Indpas paa det tyske Marked, som dette særlig maa siges at passe for os, hvis Kvægdrift hovedsagelig er baseret paa Meieridrift og ikke paa Produktion af kjødproducerende Racer til Slagt. Det tyske Marked er nemlig gennemgaaende ikke saa fordringsfuldt med Hensyn til Kjødets Kvalitet som det engelske, der forlanger Kjød af kjødproducerende Racer; i Egnene ved Rhinen er det saaledes netop Kokjød, hvoraf Forbruget er saa betydeligt.

Allerede før har jeg peget paa de Slesvigske Marksegne som et muligt Marked for magert svensk Kvæg til Fedning. Hvorvidt de svenske Okser skulde, som jeg her har hørt sige, kunne finde Afsætning i Sydtyskland som Trækokser, hvoraf Behovet dersteds er betydeligt, derom vover jeg ikke at udtale mig.

Desværre har den feilagtige Angivelse af, at der i den sidste Tid var indtruffet nogle Tilfælde af Mule- og Klovesyge i Skåna, foreløbig — forhaabentlig for kort Tid — forarsaget Forbud mod Indførselen af svensk Kvæg til de fleste tyske Byer. Mod saa store Tab som dem, der følger af en saadan Spærring, burde vi maaske se at væge os ved i Lighed med hvad Danskerne gjorde, da det engelske Marked stængtes for levende dansk Kvæg, at arbeide for at faa istand en Export af fersk Kjød: maaske vilde dog her den høie tyske Told stille sig hindrende iveien. Ihvertfald synes dog Sagen at fortjene en nærmere Undersøgelse.

I det forløbne Aar for første Gang Partier af frosset Kjød fra Australien blevet indført til Tyskland; der gives nu her i Hamburg et fast Udsalg deraf. Det største Hamburgske Dampskibsrederi lader nu bygge fire store Dampskibe for Fart paa Kanada, særlig indrettede for Kvægtransport og desuden forsynede med Fryserum til Transport af fersk Kjød.

Huder og Skind. Tyskland indfører, som bekjendt, betydelige Mængder af Huder og Skind til Brug for sin høist udviklede Læderindustri; den største Del deraf kommer fra oversøiske Pladse. Fra de forenede Riger indførtes der i det tyske Toldomraade kun ubetydelige Kvanta, særlig tørrede Kalveskind; til Hamburg (saavel til Frihavnen for videre Forsendelse som til Byen selv) kom der i 1893:

Huder: Fra Norge Kg. 1 740, Sverige Kg. 17 410. Kalveskind: Fra Norge Kg. 61 900, fra Sverige Kg. 95 060. Faare- og Gjedeskind: Fra Norge Kg. 68 420, fra Sverige Kg. 32 740. Sælhundskind: Fra Norge Kg. 28 120. Rensdyrskind: Fra Norge Kg. 32 910. Pelsskind: Fra Norge Kg. 9 650, fra Sverige Kg. 355. Færdigt Pelsværk: Fra Norge Kg. 1 350, fra Sverige Kg. 40.

Fra Hamburg udførtes der i 1893 af saltede og tørrede oversøiske Huder: Til Norge Kg. 512 430, til Sverige Kg. 896 700.

Naar Importen fra de forenede Riger hertil af Skind og Huder i 1893 ikke naaede den vanlige Udstrækning, saa havde dette udelukkende sin Grund i den almindelig herskende deprimerede Stemning, hvorunder ogsaa denne Handelsbranche havde at lide. De herhen fra Sverige og Norge kommende Skind og Huder gaar kun for en liden Del til Fabrikanterne i de Hamburg nærmestliggende Egne; de forsendes af Importørerne videre til det tyske Indland, England, Frankrige, Spanien osv., efterat de her er blevne sorterede, saaledes at vedkommende Fabrikanter alle faar den til deres Bedrift passende Kvalitet. De Hamburgske Handelsmænd er nemlig nøie orienterede med Hensyn til, hvilke Sorter deres Kunder forlanger, og mange saavel uden- som indenlandske Fabrikanter bruger derfor at dække sit Behov herfra, hvor de er sikker paa at faa de Sorter, som passer dem.

De hertil fra Sverige kommende Oksehuder roses for den smukke Slagting og Behandling; men det deraf forfærdigede lette Saalelæder blir ikke saa godt som det, der forfærdiges af indenlandske Huder. Man forlanger her tunge Oksehuder, hvoraf der kun gives lidet i Sverige og det, der gives, benyttes i Landets egne Garverier. De fra Sverige og i ganske smaa Kvantiteter ogsaa fra Norge kommende Kohuder siges at give et særdeles

godt Overlæder. De fra Sverige nu og da kommende Tyrehuder angives at være for lette; de finder almindeligvis Anvendelse i Militæreffektfabrikkerne. Sædvanlig kommer de svenske og norske Huder hertil i saltet Tilstand, dog har man nu i Sverige begyndt at sende dem hertil tørrede, og de finder efter denne Behandling lettere Kjøbere. Hestehuder fra de forenede Riger egner sig sædvanligvis ikke for Export hertil, og der er heller intet deraf ankommet i det sidste Aar.

Af Kalveskind kom der, særlig i Aarets Begyndelse, betydelige Partier fra Sverige, dels direkte, dels gennem Københavner Handelsmænd. I de sidste Aar betales svenske Kalveskind ofte bedre hersteds end tyske, der før altid blev foretrukne. De anvendes til Fabrikation af Lak- og Satinlæder og af farvet Læder, der tjener til Surrogat for det fine Gjedeskind; de fra enkelte svenske Egne stammende rødhaarede Skind benyttes til Forfærdigelse af Militærtournister. Ogsaa fra Norge kom, som sædvanlig, betydelige Kvantiteter, dog blev de norske Kalveskind ikke saa højt betalte som tidligere, idet Efterspørgselen efter det deraf fremstillede „Wichs & Kidleder“ ikke var saa stærk som hidtil. De fra de nordlige Dele af Sverige kommende saakaldte Norrlandske Skind ligner de norske, men opgives i Godhed at staa tilbage for disse, idet de ved Slagtningen er slet aftrukne og desuden ofte frosne, hvad der giver et daarligere Læder.

De svenske Lammeskind ansees for at være af omtrent samme Godhed som de danske og bruges til Forfærdigelse af Handskeskind; Faareskindene forarbejdes til Semslæder, desuden ogsaa til Læder til Brug for Sadelmager-, Skomager- og Portefeuille-Industrien. De norske Faareskind, der i Almindelighed ikke er blevne anseede for saa gode som de svenske, siges i de sidste Aar at have forbedret sig betydelig, idet der nu anvendes mere Omhu ved deres Behandling. Som fælles for norske og svenske Faareskind nævnes den uheldige Omstændighed, at de ved Dyrenes Klipping er blevne beskadigede, hvorved det færdige Læder viser sig feilfuldt og saaledes af betydelig mindre Værdi. Skind med Ulden paa blir derfor foretrukne og betinger i Forhold til Uldens Længde en Merpris af 25—50 %, idet Ulden i og for sig desuden har en betydelig Værdi. I København skal det være almindeligt at slagte Faarene med Ulden paa, saaledes at den, der kjøber Skindet af Slagteren, selv, kan klippe Ulden af uden at beskadige Skindet. For en liden Del er man ogsaa begyndt med denne Fremgangsmaade i Norge og Sverige.

Tilførselen af Bukke- og Gjedeskind er i stadigt Aftagende. Bukkeskind fik man omtrent kun fra Norge; de saakaldte „nordlandske“ — fra Egnene fra Trondhjem til Tromsø — ansees for at være af bedre Kvalitet end de „indenlandske“, der kommer fra Egnene fra Bergen op til Aalesund. Forbruget af Bukkelæder, der forhen mest brugtes til Forfærdigelse af Bukseskind, er gaaet betydelig tilbage. De norske Gjedeskind foretrakkes for de svenske; de forarbejdes til Saffianlæder for Møbler eller benyttes i Portefeuilleindustrien. Af Skindene af smaa, unge Gjeder forarbejdes der Læder til store Damehandsker og fint Dameskotøi. Killingskind betaltes i 1893 bedre end ellers i de sidste Aar, idet Fabrikationen af Glacéhandsker igjen tog et Opsving.

Sædvanligvis pleier Hovedmassen af Rensdyrskind at komme fra Sverige og mindre Partier fra Norge. De tidligere høje Priser kunde i det sidste Aar ikke opnaaes, idet Efterspørgselen efter det deraf forarbejdede Læder, der væsentligst benyttes til Fabrikation af Vaskelæders Handsker, især til Brug for Officerer, var mindre stærk. Af de norske Skind angives

sædvanligvis den særlig værdifulde bagerste Del at være afskaaret; desuden er de mere eller mindre beskadigede langs Ryggen, hvad der forringer Værdien meget betydelig. Gjennemsnitlig betales derfor de svenske Skind 15—20 % højere end de norske.

Der ankom i 1893 videre fra vore Lande endel Ræve-, Maar-, Oter-, Gaupe- og Hareskind, der i det hele fandt en god Afsætning. De forskjellige Skinds Værdi afhænger af hvert Aars herskende Mode, og Hovedafsætningen sker derefter snart i den ene, snart i den anden Sort. Tidligere sendte de herværende Handelsmænd sit i Løbet af Vinteren samlede Forraad til Leipziger-Messen for der at sælges; nu er Skindhandelen her paa Pladsen imidlertid naaet til den Betydning, at Afsætningen af enhver Sort kan ske her paa Pladsen til fulde Priser.

Alle bekjendte saavel transatlantiske som andre Huder er til enhver Tid at faa i Hamburg; til Sverige gaar herfra saavel vaadsaltede som tørsaltede og tørrede sydamerikanske Huder og ostindiske saakaldte „Kips“, til Norge de samme Sorter, dog hovedsagelig kun saltede Huder.

Poteter. Dyrkningen af Poteter er i Tyskland meget betydelig; den omfattede i 1891 2 922 766 Hektarer Land, og Udbyttet opgik i samme Aar til 18 558 379 Tons. Gjennemsnitsudbyttet i Tiden 1881—1891 var omtrent 8.4 Tons pr. Hektar.

Foruden som Fødemiddel har Poteter i Tyskland stor Betyning i industriel Henseende. Først og fremst er Landdistrikternes Brænderier, hvis Virksomhed menes at være af den største Betydning for Landbruget, og som derfor er begunstigede med Hensyn til Skat ligeoverfor andre Brænderier, baserede paa Fremstilling af Brændevin af Poteter. De tyske Brænderier forbrugte i Driftsaaret 1891/1892 1 335 000 Tons Poteter, hvoraf fremstilledes 2 120 000 Hektoliter ren Alkohol. Fremdeles foregaar der i Tyskland en betydelig Tilvirkning af Stivelse og Stivelsesukker af Poteter; af det saaledes producerede udførtes der i 1893:

Dextrin etc.	7 370 Tons
Stivelse og Mel af Poteter	30 490 —
Stivelsesukker	4 200 —

Værdien af denne Udførsel beløb sig til 11 135 000 Mark.

I vore Lande, hvor store Strækninger i saa høi Grad egner sig for Dyrkning af Poteter, synes man paa en lignende Maade at burde kunne finde industriel Anvendelse for en større Produktion der.

Roer. Da Roedyrkningen nu tiltager saa betydelig i Sverige, hid sættes nogle statistiske Oplysninger om den tyske Roedyrkning. I Driftsaaret 1872—1873 forarbejdes der til Sukker 3 181 551 Tons Roer, i 1891—1892 derimod 9 488 002 Tons; Udbyttet pr. Hektar anslaaes for 1891—1892 til 28.2 Tons. Medens der i 1873 af 100 Kg. Roer kun erholdtes gjennemsnitlig 8.25 Kg. Sukker, produceres der nu af samme Kvantum 12.96 Kg. Sukker; heraf sees, i hvilken Grad denne Industri er gaaet frem. Ialt produceredes der i Driftsaaret 1891—1892 1 144 400 Tons Raasukker og 245 000 Tons Melasse, medens Produktionen i 1872—1873 opgik til henholdsvis 262 500 og 91 600 Tons.

I 1893 udførtes der 428 400 Tons Raasukker, hvonaf det meste til Storbritannien og de forenede Stater, 100 400 Tons Melasse, hovedsagelig til Frankrige, samt 269 400 Tons Kandis og Sukker i Toppe, særlig til

Storbritannien. Til Norge udførtes der 1 440 Tons Raasukker og 3 990 Tons Kandis og Sukker i Toppe, til Sverige henholdsvis 14 240 og 5 950 Tons.

Hø. Som allerede nævnt, foraarsagede den herskende Tørke en betydelig Indførsel til Tyskland af Hø. Dette foraarsagede talrige Forespørgsler til Konsulatet fra saavel norske som svenske Landmænd; imidlertid sees Indførselen hertil fra Norge og Sverige kun at have opgaaet til henholdsvis 106 500 og 55 730 n. Kg. Det synes forøvrig indlysende, at det er i vore Landes Interesse ikke at udføre, men selv at benytte alt det Hø, Landene kan producere.

Som et Middel til at ophjælpe Landbruget skal der, ifølge et den preussiske Landdag forelagt Regjeringsforslag, oprettes saakaldte „Landwirthschaftskammer“, der vil danne en Organisation for Landbrugets Vedkommende i Lighed med, hvad de eksisterende Handelskammere er for Handelsstanden. Fra Landbrugshold er der ogsaa vakt Spørgsmaal om, hvorvidt der ikke — ligesom der findes tekniske Attachéer ved flere tyske Legationer — burde ansættes landbrugskyndige Attachéer, der ved at studere de fremmede Landes Landbrugsforhold og indkomme med Indberetninger om, hvad der maatte ske af nyt og nyttigt paa dette Omraade, kunde gavne det tyske Landbrug. Der er forøvrig al Grund til at tro, at der fra Regjeringens Side snart vil skrides til en almindelig saakaldt „Enquête“ af det tyske Landbrugs Stilling og Vilkaar og de Forholdsregler, der maatte kunne tages for at afhjælpe den Fortrykthed, hvorunder Landbruget i Tyskland — det indrømmes fra alle Sider — har at lide.

Fiskerier og Fiskevarer. Tysklands Indførsel af Fisk og Fiskevarer i 1893 sees af følgende Tabel:

Fersk Fisk, ialt 48 526 900 Kg., Værdi 13 102 000 Mrk., deraf fra Sverige 30 834 600 Kg., fra Danmark 8 469 900, fra Holland 2 813 300, fra Norge 1 087 800 Kg.

Stokfisk, ialt 1 080 300 Kg., Værdi 454 000 Mrk., deraf fra Holland 527 300 Kg., fra Norge 495 000.

Saltet Fisk i Fade, ialt 3 439 700 Kg., Værdi 1 909 000 Mrk., deraf fra Holland 2 757 900 Kg.

Fisk, saavel saltet som tilberedt med Eddike, i Glas etc., ialt 759 700 Kg., Værdi 1 367 000 Mrk., deraf fra Frankrige 581 600 Kg.

Saltet Sild i Tønder 1 399 904 Tønder, Værdi 32 177 000 Mrk., deraf fra Storbritannien 589 988 Tønder, fra Holland 389 943, fra Norge 328 474, fra Sverige 58 073 Tønder.

Sild til Gjødning (denatureret), ialt 15 337 Tønder.

Hummer fra Danmark 149 100 Kg., fra Norge 121 600 Kg.

Fiskeguano fra Norge 6 817 700 Kg.

Hvalfiskebarder, ialt 76 700 Kg., Værdi 4 219 000 Mrk., deraf fra de forenede Stater 47 000 Kg., fra Norge 7 400, fra Storbritannien 4 000 Kg.,

Fisk- og Sælspæk; Fisketran, ialt 13 407 800 Kg., Værdi 4 652 000 Mrk., deraf fra Norge 9 730 300 Kg., fra Japan 1 382 900 Kg., fra Holland 709 600 Kg., fra Storbritannien 480 500 Kg., fra Danmark 463 000 Kg., fra Spanien 302 100 Kg.

Det vil sees, at den saltede Sild spiller den fornemste Rolle blandt de indførte Fiskeprodukter. I Løbet af de 10 sidste Aar har Importen deraf stillet sig saaledes:

Aar.		Tønder.	Værdi.
1884	indførtes der	960 046	29 761 000 Mark
1885	—	1 023 675	29 932 000 —
1886	—	1 129 342	30 162 000 —
1887	—	1 095 631	26 492 000 —
1888	—	994 336	24 561 000 —
1889	—	1 214 389	31 963 000 —
1890	—	1 266 620	34 511 000 —
1891	—	1 116 518	32 972 000 —
1892	—	1 189 575	27 985 000 —
1893	—	1 399 004	32 177 000 —

Indførselen synes saaledes at holde sig temmelig stabil.

Ifølge Handelskammerets Afgift indførtes der til Hamburg:

	1893.	1892.
Skotsk Sild	131 326 Tønder	139 025 Tønder
Hollandsk Sild . . .	53 116 —	81 682 —
Norsk Sild	53 607 —	52 397 —

Den norske Sild var saaledes fordelt:

K K K	8 649 Tønder	K K	10 222 Tønder
K	4 646 —	M K	190 —
M & C	66 —	Skaaren Sild . .	14 928 —
Slosild	12 633 —	Brisling	2 207 —

Beholdningen var ved Udgangen af 1893 8 635 Tønder imod 10 465 Tønder ved Udgangen af 1892. Af Beholdningen var:

K K K	1 834 Tønder	K K	1 878 Tønder
K	1 129 —	M K	109 —
Skaaren Sild . .	1 839 —	Slosild	924 —
Brisling	91 —	Diverse 92-er Vare	831 —

Det er især den billige hollandske Matjessild, der i de senere Aar har gjort Afsætningen af den norske Fedsild Skade; den ankommer før den nye Fedsild og foretrækkes paa Grund af sin Billighed og som ny Vare for den gamle Fedsild. Den er saaledes paa samme Tid til Hinder for en fordelagtig Realisation af de gamle Beholdninger og for Opnaaelsen af de ofte før betalte høie Priser for den første nye Fedsild. Ogsaa den norske Fedsild kom i 1893 tidligere paa Sommeren end sædvanlig, og Prisen blev meget moderat, saameget mere som de første Tilførsler, der var fangede i Nordfjord, ikke bestod af den vanlige Fedsild med Ister, men af Indmadssild, der ikke vandt Konsumenternes Bifald. De billige Priser og den gennemgaaende gode Kvalitet førte imidlertid senere til en stor Konsum; der indførtes mere norsk Sild hertil end i de sidste Aar sædvanligt, og Beholdningerne var ved Aarets Slutning mindre end det foregaaende Aar.

Den skaarne Sild, der benyttes af Konserverfabrikkerne, solgtes jævnt det hele Aar igjennem og til gode Priser (17 à 20 Mk.). Ny Slosild fra Syd-Norge hidførtes allerede den 9 November, altsaa tidligere end det foregaaende Aar. Lige før var islandsk Slosild solgt til 23 Mk., men da der nu kom store Mængder paa engang ind paa Markedet, gik Prisen, der begyndte med 17 Mk. ned til 14 og i Januar 1894 endog til 13 Mk. Salterne skynder sig med at faa den første Sild afsted uden at give den

Tid til at sætte sig; Følgen heraf er, at den her maa oppakkes, da Kjøberne ikke vil tabe 20 % i Told, og Afskiberne, der allerede ved Svindingen taber en 30—40 Pf. i Fragt pr. Tønde, paaføres herved et yderligere betydeligt Tab. Det maa stadig gjentages, at god Behandling af Varen, gode Tønder og god Pakning er uomgængelige Betingelser for, at vor Sild skal kunne opretholde Konkurrencen med anden Vare.

Afsætningen af svensk Sild gaar tilbage. Behandlingen er i alle Henseender god, og den kan forsaavidt tjene den norske til Mønster; men da Fisket falder om Vinteren, er den af mager Beskaffenhed, og dens tørre Smag gjør den ikke yndet. Der opgives i 1893 at være hidkommet 2 981 Tdr. svensk Sild mod 6 410 Tdr. i 1892. Saalænge Priserne for skotsk og hollandsk Sild holder sig saa lave, vil den svenske neppe finde nogen større Afsætning hersteds.

Fersk Fisk. Den meget betydelige Tilvæxt i Indførselen af udenlandsk fersk Fisk til Tyskland i de senere Aar fortjener Opmærksomhed; medens der i 1884 indførtes 13 904 Tons til en Værdi af Mk. 7 364 000, opgik Indførselen i 1892 til 50 559 Tons til en Værdi af Mk. 13 651 000. Tilvæksten skyldes i første Række den store Indførsel af fersk svensk Sild, der først begyndte i større Maalestok i Midten af 80-Aarene. Den svenske Sild, der kommer hertil i Kasser, anvendes fortrinsvis til Røgning. Østerrige er ogsaa et Marked for røget fersk Sild, og for at undgaa Tolden oprettes der nu for tysk Regning Røgerier i Østerrige selv. Endel svensk fersk Sild steges i Smult og nedlægges hermetisk i Bokser, i hvilken Form den afgiver et billigt og søgt Fødemiddel blandt den arbejdende Klasse. Videre nedlægges en Del Sild i Eddike med Krydderier. Kun den mindste Del af den indførte ferske Fisk forbruges som saadan. At Varen ikke kan forsendes direkte fra Sverige i røget Tilstand eller paa anden Maade tilberedt, har sin Grund i Tolden; denne er især høi paa hermetisk nedlagt Fisk, idet man i Tyskland synes at gaa ud fra den Forudsætning, at hermetisk nedlagte Sager altid er Luksusartikler. Fisk i denne Form er imidlertid for en stor Del en billig Vare, tjenende de mindre bemidlede Klasser til Føde, og Forudsætningen slaar saaledes ikke til.

Det stigende Forbrug af fersk Fisk i Tyskland dækkes for en betydelig Del ved Udbyttet af det tyske Havfiske, der stadig udvikler sig og mere og mere foregaar ved Hjælp af Dampskibe. Overgangen fra Seilfartøier til Dampskibe er foregaaet i nogle faa Aar; den ved Elben hjemmehørende Fiskerdampskibsfiaade bestod ved Aarets Udgang af 19 og Weserflaaden af 46 Fartøier. Fangsten foregaar hovedsagelig ved Trawling paa Bankerne i Nordsoen og Salget sker fornemlig ved offentlig Auktion. Af fersk Fisk, fanget af tyske Fiskere, solgtes der i 1893 ved Auktion i

Hamburg . . .	for Mk. 1 027 000
Altona . . .	- - 1 421 000
Geestemünde . .	- - 2 074 000
Bremerhaven . .	- - 704 000

Fra de i de tyske Fiskerier direkt interesseredes Side er der sat i Gang en vis Bevægelse i Retning af at faa udenlandsk fersk Fisk paalagt en Beskyttelsestold og Tolden paa fremmed saltet Sild meget forhøiet; denne Bevægelse har skaffet sig Udtryk i en Petition til Regjeringen fra toneangivende Fiskerikredse. Medens en høi Beskyttelsestold paa søltet Sild (10 Mk. pr. Tønde) paa enkelte Hold menes at kunne have Udsigt til

med Tiden at blive til Virkelighed, ansees det ihvertfald ikke for sandsynligt, at denne Petition, hvad fersk Fisk angaar, skulde møde fornøden Tilslutning. Den rette Maade at fremme det tyske Havfiske paa skulde være at søge at fremkalde et større Forbrug af fersk Fisk i Landet, og naar Forbruget naar det Omfang, som det burde kunne, vil Markedet være tilstrækkeligt stort baade for den tyske og den udenlandske Fisk. Det skulde da ligge i Tysklands egen Interesse at faa indført god og billig fersk Fisk som et almindeligt Fødemiddel i Befolkningens brede Lag, hvad der væsentligst betinges af forbedrede Opbevaringsmaader og billige Befordringsmidler. Meget er i den sidste Retning i Tyskland gjort, særlig for at lette Befordringen pr. Jernbane.

Forøvrig har Nordmændene her gaaet i Spidsen, idet de har bragt frossen fersk Fisk ind paa det tyske Marked. I det forløbne Aar har det tidt nævnte Dampskib „Nordkap“ af Moss gjort to Reiser mellem det nordlige Norge og Altona og ialt bragt 6 à 7 000 Centner fersk frossen Kolje og Torsk hertil; Varen solgtes til 11 à 13 Pf. pr. $\mathcal{H}$, og næsten alt sendtes derpaa til det Indre af Tyskland. At de første Forsøg med en saa ny Sag maa frembyde mange Vanskeligheder, siger sig selv; sikkert gik det heller ikke i en Hast at indføre frosset Kjød fra Australien og New-Zeeland paa det engelske Marked. Aktieselskabet „Nordkap“ har stadig udvidet sin Bedrift; medens Frysningen i den første Tid foregik ombord i selve Skibet, sker den nu i dertil indrettede Fryserum i Nærheden af Vardø, hvorhen Fiskerne bringer Varen. „Nordkap“ har nu kun bragt Varen hertil, hvor den er blevet lagret i et herværende med Fryserum forsynet Magasin. Markedet kommer sikkert til mere og mere at blive baseret paa Indlandet, hvor man ikke som i Søstæderne har den ferske Fisk at konkurrere med, der efter en betydelig Fangst trykker Prisen ned til et Minimum. Det vil komme Sagen til Hjælp, at man nu begynder efterhvert at opføre Frysedepoter i de større tyske Indlandsbyer til Opbevaring af Fødemidler. Til Indførelse af frosset australisk Kjød paa det tyske Marked aabnes der Butikker i de store Byer; den samme Vei synes vi at maatte gaa med vor frosne Fisk.

Vi ser Nordmændene gjøre betydelige Anstrengelser for at finde Afsætning for sin frosne Fisk og Svenskerne søge at skabe sig et fast udenlandsk Marked for den ferske svenske Sild; med Opmærksomheden henvendt derpaa kunde man spørge, hvorvidt ikke vore egne Lande i langt høiere Grad, end Tilfældet nu er, kunde nyttiggjøre sig vor Fisk ved at fryse den til Brug for vort eget Marked. Skulde man ikke paa samme Maade som med Koljen ogsaa kunne opbevare Sild i frossen Tilstand? Ved meget billige Jernbanefragter for frossen Fisk burde vi søge at begunstige dens Indførsel rundt om blandt Befolkningen. Som Tilfældet nu er, kan det til Trods for særlig Norges store Rigdom paa Fisk i store Dele af Landet slet ikke siges, at Fisk er et gjængs og udbredt Næringsmiddel. Den Erfaring med Hensyn til Frysning og Opbevaring, vi vilde vinde under vor Benyttelse af Fisken hjemme, vilde komme os tilgode ogsaa ved dens Indførsel paa udenlandske Markeder.

Hvad særlig Silden angaar, saa vilde det, hvis man forstod ved Frysning at opbevare den i længere Tid, ikke længer indtræffe, hvad der nu oftere skal ske, at Fangsten igjen slippes løs, fordi Markedet er overfyldt og Prisen ringe. I ethvert Tilfælde vilde den da kunne opbevares til Forfærdigelse af Olie og af Kraftfoder, hvoraf Forbruget, eftersom Landbruget udvikler sig, stadig vil tiltage.

Klipfisk og Stokfisk. Heraf forbruges der kun yderst ringe Mængder i Tyskland selv, nemlig lidt Stokfisk i Rhinprovinsen og Bayern; de betydelige Mængder, der kommer til Hamburg, udføres igjen videre. Denne Indførsel af tørret Fisk (Klipfisk og Stokfisk) fra Norge til Hamburg er i Tiltagende; den udgjorde i

1891:	. . .	7 346 200 Kg.,	Værdi 3 703 700 Mk.
1892:	. . .	8 223 600 -	- 3 990 200 -
1893:	. . .	9 595 900 -	- 4 174 500 -

Som sædvanlig gik den meste Fisk videre herfra i Kasser til oversøiske Havne; denne Forretning har i det forløbne Aar igjen tiltaget betydelig, idet der opgives at være forsendt ca. 8 Millioner Kg. imod ca. 6 Millioner i 1892. Til Trods for de ugunstige Handelsforholde, der har hersket i Sydamerika, er dog betydelige Kvantiteter blevne sendte til de derværende Hovedindførselslande, Brasilien og Laplatstaterne, for Regning af de oversøiske Modtagere, hvorved de norske Afsendere menes at have opnaaet en god Fortjeneste. Man siger imidlertid, at Fortjenesten ved den oversøiske Forretning idetheletaget kunde blive større, hvis de toneangivende Afsendere i Kristiansund blev enige om ikke Aar efter Aar i større Maalestok at forsyne Markeder som Havana med Konsignationer, der i det store og Hele kun kan bringe Tab.

Tran. Ifølge Handelskammerets Opgift indførtes der i 1893 til Hamburg af norsk Tran: Brun 17 000 Tdr., blank 61 000 Tdr. Damp 4 500 Tdr., Nat. Medicin 4 500 Tdr., ialt 87 000 Tdr.

Beholdningerne ultimo December var: Brun 5 500 Tdr., blank 14 000, Damp- 500, Nat. Medicin 500, ialt 20 500 Tdr., mod 19 000 Tdr. Aaret før.

Omsætningen var meget stor og betydelig større end det foregaaende Aar. Imidlertid har den norske Tran ikke været saa helt dominerende som i tidligere Aar; mere og mere begynder Japan at indtage en vigtig Stilling i den herværende Tranhandel. Japansk Tran har kun været kjendt her i de sidste 10—12 Aar; Tilførselen, der i de senere Aar var mellem 10 000 og 13 000 Metercentner (omtrent = norske Tønder), steg i 1892 til ca. 28 700 og i 1893 til ca. 35 300 Tdr. En betydelig Del af den hertil komne japanske Tran udførtes dog igjen til udenlandske Pladse. Japan-tranen virkede yderst trykkende paa Prisnoteringerne, der opgives at have været de laveste, man kanske nogengang har havt. Norsk Tran betaltes med:

Dampmedicintran 65—48 Mk., raa Medicintran 42—34, blank Tran 38—33, brunblank 35—31, brun 30—27 Mk.

Fra Sverige kom der i det forløbne Aar ca. 800 Fade Sildetran, der afsattes til 24—26 Mk. Den var imidlertid ikke rensset nok, og man var her ikke fornøiet med den.

Fiskeguano. Fra Norge kom der til Hamburg 6 675 820 Kg. til en Værdi af Mk. 977 110. Den svenske Sildeguano siges at indeholde for meget Fedtstof og derfor ikke at vinde Bifald.

Som bekjendt har Sverige en Fiskeriagent i Berlin, og Norge har nu ansat en Fiskeriagent i Hamburg; ved disses Indberetninger vil de interesserede hjemme til enhver Tid holdes underrettede om Markedets Gang. Tyskland har en udmærket Fiskeriavis, hvoraf jeg til Prøve vedlægger et Nummer; det turde være i vore Fiskeriers Interesse, at en lignende ugentlig Avis med offentlig Hjælp udgaves hjemme hos os.

Skogdrift og Træl原因. Til Belysning af, med hvilke Landes Træl原因 last vor egen særlig har at konkurrere paa det tyske Marked, meddeles her en Tabel over Indførselen til Tyskland i 1893: Ved, ialt 147 297 000 Kg., deraf fra Østerrig-Ungarn 65 233 400, Rusland 64 399 600, Sverige 4 361 200. Træ til Tilvirkning af Træmasse, ialt 34 063 000, deraf fra Østerrig-Ungarn 32 680 100. Trækul 3 640 300, deraf fra Østerrig-Ungarn 2 945 800. Bygnings- og Gavntømmer, uforarbejdet eller kun forarbejdet med Øxe eller Sag paa Tværsiden, ialt 1 614 324 500, deraf fra Rusland 942 760 100, Østerrig-Ungarn 631 456 700, Norge 3 538 600. Bygnings- og Gavntømmer, ganske uforarbejdet, indført fra Skogene lige ved Grænsen til Brug i Grænsedistrikterne, ialt 78 567 200, deraf fra Østerrig-Ungarn 62 516 800, Rusland 15 159 500. Bygnings- og Gavntømmer, tilhugget efter Længdeaxen, ialt 560 552 900, deraf fra Rusland 406 054 300, Østerrig-Ungarn 108 250 600, Sverige 39 969 600. Bygnings- og Gavntømmer, saget, „Kanthölzer“, ialt 742 543 600, deraf fra Sverige 342 619 700, Rusland 174 127 100, Østerrig-Ungarn 140 743 600, de forenede Stater 43 981 300, Norge 31 651 300. Grove Snedkerarbejder, ialt 14 534 100, deraf fra Sverige 3 923 800, Østerrig-Ungarn 3 610 100, Holland 2 441 500, Belgien 1 217 500, de forenede Stater 1 158 400, Norge 309 600 Kg.

I hvilken Grad Tysklands Import af Træl原因 er tiltaget i Løbet af de sidste syv Aar, fremgaar af følgende Tal:

Bygnings- og Gavntømmer, uforarbejdet eller kun forarbejdet med Øks eller Sag paa Tværsiden:

	Tons.	1 000 Mk.
1886 . . .	1 061 875	26 457
1889 . . .	1 902 605	56 127
1892 . . .	1 805 811	56 883

Bygnings- og Gavntømmer, tilhugget efter Længdeaxen:

	Tons.	1 000 Mk.
1886 . . .	234 377	17 578
1889 . . .	395 950	33 656
1892 . . .	553 217	45 640

Bygnings- og Gavntømmer, saget; „Kanthölz“:

	Tons.	1 000 Mk.
1886 . . .	367 460	16 536
1889 . . .	784 286	35 881
1892 . . .	780 749	40 989

Ved:

1886 . . .	141 861	2 837
1889 . . .	143 174	3 150
1892 . . .	147 271	3 387

Indførselen fra de forenede Riger har siden 1886 stillet sig saaledes:

	Fra Norge: Tons	Fra Sverige: Tons
1886 . . .	31 025	142 849
1887 . . .	50 508	158 482
1888 . . .	68 897	216 817
1889 . . .	68 771	336 817
1890 . . .	49 629	255 705
1891 . . .	44 446	289 786
1892 . . .	36 142	336 239
1893 . . .	35 190	382 570

Det sees heraf, at Importen fra Sverige har været i stærkt Tiltagende; Importen fra Norge er derimod i de sidste Aar gaaet tilbage. At den forøgede Import til Tyskland er en Fordel for Sverige, vil man neppe finde naar man betænker, at Forøgelsen ingenlunde skyldes de svenske Skoges aarlig tiltagende Væxt og Udbytte, men kun er et Bevis paa, i hvilken Grad Nationalformuen ved Skogenes Forringelse angribes. Tyskland har selv store Skoge, men ved at vedligeholde dem ved en gennemført Skogkultur; ogsaa i Sverige synes der nu heldigvis at hæve sig Røster til Forsvar for Skogenes Bevarelse og Fornyelse.

Den i August Maaned 1893 udbrudte Toldkrig mellem Tyskland og Rusland kom vor Trælask til gode; som stammende fra et mest begunstiget Land havde den ved Indførsel til Tyskland allerede forhen en 5 Mark pr. Standard mindre Told at betale end russisk og finsk, og ved Toldkrigen forhøiedes denne Forskjel til henved 18 Mark pr. Standard for sagede Trævarer, hvad der har været en uovervindelig Hindring for Import af omtrent hvilkensomhelst Dimensioner af russisk Vare, for hvilke Sverige eller andre Lande kan byde Erstatning. Sverige har i første Række dækket Nedgangen i Tilførselen fra Rusland.

Den største Del af Importen fra Norge bestaar af saget „Kantholz“, 4×4 indtil 6×6 ; Sortimenter med stor Proportion 4×5 og muligst stor Gjennemsnitslængde betingede som sædvanlig de bedste Priser. Endskjønt Efterspørgselen fra de rhinske Handlendes Side var ringere end i tidligere Aar, ledede dog efterhaanden alle dertil egnede Tilbud til Salg. Priserne svingede fra 45 til 48 Pf. pr. Kubikfod for gode Sortimenter, og Markedet sluttede under knapt Tilbud med den sidste Notering. Handelen med $\frac{5}{4}$ Rispebord, der før spillede en saa stor Rolle ved Weseren, synes nu nærved ganske at uddø, og den hele Import deraf antages i 1893 at have været ganske ubetydelig. Den tilsvarende svenske Vare fortrænger de $\frac{3}{4}$ norske Skalbord, der i den forløbne Sæson har tabt Terræn efter en stor Maalestok; selv Tilbud til meget lave Priser i anden Halvdel af Aaret ledede kun delvis til Salg.

Den af svenske Exportører i Slutningen af 1892 forlangte Prisforhøjelse for Gran bevirkede, at Kjøberne holdt sig tilbage, og faa Kontrakter sluttedes. Først efterat Exportørerne havde nedstemt sine Fordringer, begyndte der fra Midten af Januar af at udvikle sig en rolig og regelmæssig Forretning, der med faa Afbrydelser karakteriserede Sæsonens hele Forløb. For Furu angives Aaret ikke at have være saa gunstigt som for Gran; særlig var Priserne for Furubord af middels og ringe Kvalitet meget trykkede. De virkelige fine Kvaliteter af Furu var dog, som altid, Gjendstand for livlig Efterspørgsel og betingede gode Priser.

Af svenske Granbattens kom som sædvanlig den overveiende Del fra Sundswall; fra Gefle, Søderhamn og Hudiksvall ankom de vanlige Mængder. Hernösand-Battens fandt derimod vanskeligere Kjøbere. Foruden $2\frac{1}{2} \times 7$ og $2\frac{1}{2} \times 6$ var navnlig 2×6 og 2×7 efterspurgt; ogsaa efter 2×5 viste der sig i denne Sæson en livligere Efterspørgsel, medens 3×7 sjældnere fandt Afsætning. Frempaa Aaret, da Priserne var bleve fastere, opnaaedes ca. Mk. 100 for 7", Mk. 95 for 6", i Marts — April maatte mindre bekendte Afskibere indvilge i et Afslag af indtil 5 Mk. Efter Udbruddet af den russisk-tyske Toldkrig stillede Priserne sig i September til Mk. 105 for 7", Mk. 100 for 6", Mk. 80—85 for 5"; Exportørernes Haab om en yderligere Stigning gik ikke i Opfyldelse. For

svenske Granbord var i Begyndelsen af Aaret Priserne ca. Mk. 100 for 7", Mk. 95 for 6", Mk. 75 for 5" ab Gefle, Søderhamn og Sundswall med $2\frac{1}{2}$ —5 Mk. videre Afslag for Hernøsand Vare; i August steg derpaa Priserne under Indflydelse af Toldkrigen til Mk. 105 for 7", Mk. 100 for 6", hvorimod det store Tilbud af 5" hindrede nogen Stigning for denne Bredde.

For sorterede Furubord ab Gefle og Søderhamn betaltes der den hele Sæson igjennem gode, stabile Priser, saaledes for 1×6 " 1ste Sort ab Gefle Mk. 200, 2den Sort Mk. 160, for $1\frac{1}{4} \times 6$ " 1ste Sort indtil Mk. 210 og 2den Sort Mk. 170. Afskiberne bestræbte sig mere end nogensinde for ogsaa at anbringe tilsvarende Mængder af 3die og 4de Sort; det lykkedes dem ogsaa tildels, idet de ikke pleiede at vægre sig for at indgaa paa Koncessioner og afsatte til Mk. 80—85 for 4de Sort og i Forhold dertil for 3die. For bekendte gode Mærker 1×5 " usorteret ab Gefle betaltes der Mk. 90—95. Produktionen af tynde Furubord, navnlig $\frac{5}{8}$ ", drives nu mere end før i Sverige og begynder at spille en vis Rolle i Handelen med Tyskland; Prisen var ca. 75 til 80 Mk. Ogsaa af $\frac{3}{4}$ " Bord af Furu og Gran har den svenske Export tiltaget betydelig paa den norskes Bekostning; de mest søgte Bredder $4\frac{1}{2}$ " og 5" var livlig efterspurgte, og Priserne holdt sig paa Mk. 70—80 ab Sundswall og Hernøsand efter Kvalitet og Bredde.

Handelen med huggede Sparrer ab Skellefteå og Piteå udviklede sig fordelagtigt; Priserne stillede sig paa omtrent 34—36 Pf. pr. Kubikfod $4-6$ ", 37 Pf. 7×7 " for Furu, 10 % Afslag for Gran.

I det østlige Tyskland og selv i Berlin har vor Trælaster vanskelig for at faa Indpas paa Grund af Konkurrence med saavel indenlandsk som russisk, polsk og galizisk Vare. Den billige Flodtransport bevirker en stor Indførsel af russisk og østerrigsk Raavare, der skjæres op paa de tyske Sagværker. Ogsaa i det nordlige Tyskland har vor Trælaster en farlig Konkurrence at bestaa med finsk og russisk Vare; med den svenske Furu konkurrerer desuden den amerikanske Pitchpine stærkt.

Hvad der indføres af forarbejdede Trævarer, som Døre, Vinduer osv., fra Sverige og for en mindre Del ogsaa fra Norge, gaar særlig til Hamburg, Düsseldorf og Berlin. Indførsel af høvlet Last hindres af den høje Told, der er 4 Gange saa stor som paa uhøvlet Vare.

En Del Trælaster gaar over Hamburg i Transit; saaledes gaar svensk Vare videre til Brasilien, Spanien og Portugal, særlig skal dette være Tilfælde med 3×9 Toms Furubord. Gjennem Hamburgske Handelshuse gjøres der nu Forsøg paa at indføre flytbare svenske Træhuse paa de oversøiske Markeder; da Træet i det varme Klima angribes af Myrer og andre Insekter, søger man at beskytte det ved Imprægnering med Karbol og andre kemiske Stoffe. En Del norske Kassebord kommer ligeledes hertil i Transit.

Bergværksdrift og Bergværksprodukter.

Jern og Staal. Neppe nogen Næringsvei i Tyskland har i de sidste Aar taget et saadant Opsving som Jern- og Staalproduktionen og den dermed sammenhængende Industri. Tilvirkningen af Raajern, der i 1882 udgjorde 3 330 000 Tons, opgik i 1893 til 4 793 000 Tons. I 1893 var Indførselen og Udførselen af Jern og Jernvarer:

	Tons.		Værdi.
Indførsel	286 630	Mk.	32 053 000
Udførsel	1 213 047	-	234 000 000

Indførselen fra Sverige til Tyskland var i 1893: Raajern 6 267 Tons, Stangjern 10 546, Jerntraad 2 988.

Hertil kommer mindre Kvantaa af finere og grovere Jernvarer.

Til Hamburg indførtes der fra Sverige: Stang- og Smedejern 26 035 Tons, Staal 2 231, Jerntraad 1 491, Staaltraad 540.

Den største Del af disse Varer gik over Frihavnen i Transit.

Udførselen fra Tyskland til de forenede Riger var i 1893;

	Til Norge.	Til Sverige.
Vinkeljern	2 700 Tons	2 900 Tons
Stangjern	1 200 —	—
Jerntraad	1 200 —	—
Jern- og Staalvarer . .	1 500 —	3 700 —

Naar Tyskland ikke er et større Marked for svensk Jern, saa ligger Grunden ikke saa meget i den høie Told som i de Fremskridt, den tyske Tilvirkning fornemmelig ved Thomasprocessen har gjort; Tyskland er derved sat istand til at fremstille godt og billigt Jern til Varer, hvortil man før maatte benytte sig af svensk Jern. Lignende Fremskridt i Jerntilvirkningen er ogsaa gjort i andre Lande, og det synes klart, at det svenske udmærkede, men kostbare Trækulsjern, der vel altid vil finde sin Anvendelse til enkelte finere Arbejder, vil faa et meget indskrænket Afsetningsfelt, der ikke staar i noget Forhold til Sveriges store Rigdom paa Jernmalm. Saalænge Sverige indskrænker sig til Produktion af Trækulsjern, mener man her, at Landet burde udvikle sin Jernindustri i Retning af at forfærdige finere Staal- og Jernvarer og Maskiner, hvortil Sverige foruden sit udmærkede Raamaterial ogsaa besidder en særlig Betingelse i sine intelligente Jernarbejdere. Med Øiet henvendt paa den overordentlige Betydning, som f. Eks. Skotlands Masseproduktion af Jern og Staal har vundet for Landet og Befolkningen, maa man imidlertid stadig vende tilbage til det Spørgsmaal, om det ikke vilde være baade naturligt og fordelagtigt for Sverige ligeledes at kaste sig paa en saadan Masseproduktion. Man mødes her altid med den Indvending, at Sverige ikke eier Stenkul og derfor savner den for en saadan Produktion nødvendige Basis. Med den Udvikling, der foregaar i Retning af mere og mere kulbesparende Masovne, synes den Tid dog ikke fjern, da det vil lønne sig at indføre Kul og Koks til de malmproducerende Lande istedetfor at føre Malmen til Kulleierne. Ligesom andre Lande har anvendt saamegen Intelligens for ved forbedrede Metoder at kunne udnytte sine Malme, maatte Sverige, maaske Verdens rigeste Jernmalmeland, lægge sin Energi paa at finde nye Metoder til Fremstilling af Jern af sin Malmrigdom og ikke væsentlig lade sig nøie med den magre Indkomst, der skaffes tilveie ved Brydning og Eksport af Malm. De fleste store Kulturlande besidder Stenkul, der hidtil har været det bedste og billigste Brændemateriale ved Fremstilling af Jern, og man har der saaledes ingen egentlig Drivfjer havt til at forsøge andre Brændematerialier. Sverige derimod skulde ved sin Mangel paa Stenkul netop spores til denne Art Forsøg; Spørgsmaalene om, hvorvidt Malmens Smeltning kunde ske ved Hjælp af Elektricitet, frembragt ved Vandkraft, eller ved Hjælp af Torvkul eller Gas, fremstillet af de saaatsige udtømmelige Torvmasser, burde være i egentligste Forstand paa Dagsordenen. Medens disse Spørgsmaal i andre Lande for Tiden nærmest vilde

være af theoretisk Interesse, er de for os praktiske Spørgsmaal af første Rang, hvis Besvarelse er Landet en Velfærdssag. Det forekommer altid sjelden, at Privatmænd kan afse Tid og Midler til saa store Spørgsmaals Løsning, og det skulde da synes rimeligt, at Staten her tog Sagen i sin Haand og satte de videnskabelige Forsøg i Gang, paa hvilke Spørgsmaalenes Løsning beror. Selv meget store Summer, der af Staten maatte udgives i saadant Øiemed, vilde være vel anvendte, naar man tager i Betragtning det Arbeide, en Jerntilvirkning i stor Stil vil skaffe Befolkningen, og den Fortjeneste, den vilde bringe Landet.

Priserne paa svensk Jern pr. 1ste Januar d. A. noteredes hersteds saaledes:

1ma 1ma Smedejern, Lancashire Stempel	Mark 17	} Grundpris pr. 100 Kg. cif. Hamburg excl. Told.
1ma — gode Mærker . . .	— 16.80	
1ma valset Jern, — — . . .	— 16	
1ma Hestekosøjjern — — . . .	— 17	

Af Interesse er det at nævne, at enkelte af de store tyske Maskinfabrikker i det forløbne Aar har sluttet sig sammen for at udsende Agenter til de oversøiske Lande for at undersøge de derværende Markeder.

Jernmalm. Tysklands Import heraf opgik i 1893 ialt til 1 573 202 Tons, hvoraf fra Spanien 877 827 Tons, fra Sverige 147 045 Tons, fra Belgien 138 469 Tons, fra Holland 136 691 Tons, fra Frankrige 101 096 Tons, fra Østerrig-Ungarn 89 227 Tons.

Samtidig foregaar der en endnu betydeligere Eksport af Jernmalm fra Tyskland, særlig til Belgien og Frankrige; den udgjorde i 1893 ca. 2 350 000 Tons. Den eksporterede Malm er dog af en meget ringere Kvalitet end den indførte; i 1893 var saaledes dens Værdi kun ca. 7 Millioner Mark mod den indførtes ca. 22 Millioner Mark.

Andre Malme. Jeg tror ogsaa at burde gjøre opmærksom paa den betydelige Import til Tyskland af alleslags andre Malme. Der indførtes saaledes i 1893 af Guld-, Sølv- og Pladmalm 20 515 Tons, deraf fra Norge 220 Tons. Bly- og Kobbermalme 43 490 Tons, deraf fra Sverige 3 621 Tons. Chronmalm 4 962 Tons. Manganmalm 12 093 Tons. Kobolt- og Nikkelmalme 742 Tons, deraf fra Norge 27 Tons. Svovlkis; Alunmalm 274 766 Tons, deraf fra Spanien 202 043 Tons. Zinkmalm 23 833 Tons, deraf fra Sverige 2 758 Tons. Slagger af Malme 477 182 Tons, deraf fra Sverige 22 721 Tons. Thomasslagger 78 458 Tons.

Der sker til Tyskland saaatsige en Sammenstrømning af Malme fra de fleste af Verdens Malmfelter. Tyskland konkurrerer paa dette Omraade stærkt med England, med hvilket Land det har de udstrakte og billige Fragtleiligheder tilfælles, og forud for hvem det har sine Hytteingeniørers høit udviklede tekniske Dannelse og en intelligentere Hyttearbeiderstand; for enkelte Malmes Vedkommende har det tyske Marked sikkert overfløiet det engelske. Det siges, at de tyske Ingeniørers Dygtighed gjør det muligt at forarbejde Malmene med mindre Metaltab end i hvilket som helst andet Land, og at af denne Grund f. Eks. Sølvmalme gennemgaaende betales højere i Tyskland end i England, omendskjønt det færdige Fabrikat (Sølv i Barrer) noteres saa meget lavere i Tyskland end i England, som Fragt og Assurance til London udgjør. Hvad der særlig udmærker den tyske Hytte-drift, er det i de mindste Enkeltheder gaaende Studium af de forskjellige Malmes Blanding („Gattirung“); man søger saavidt muligt at opnaa en

Blanding af saaadanne Malme, at man ved disses Smeltning kan afholde sig fra at tilsætte ikke metalholdige Smeltningssmidler. At en saa nøiagtig beregnet, kompliceret Hyttedrift kun er mulig paa Grund af Arbeidernes betydelige tekniske Uddannelse og de ledende Ingeniørers høie theoretiske Kundskaber, siger sig selv. Den anvendte Fremgangsmaade bevirker sammen med det store Udvalg og Mangfoldighed af Malme, der samler sig paa det tyske Marked, at Forædlingen intetsteds sker saa billig som i Tyskland; den preussiske Regjering har ogsaa bidraget sit hertil ved at holde saa billige Jernbanefragter som muligt for de søværts indkommende Malme.

I de tyske Havnepladse er der anstillet Repræsentanter for den tyske Hytteindustri, der selv er helt fortrolige med Malmenes tekniske Forarbejdelse, og man opnaar derved Sikkerhed for, at de forskjellige Malme til enhver Tid vil naa frem til netop de Hytter, der er istand til at bringe det bedste Udbytte ud af dem. Medens det nemlig kan siges, at man i England gennemgaaende holder sig til et snævert Antal af almindelig kjendte Metoder, fremhæves det, at man i Tyskland saaatsige behandler enhver Malm i særskilt Overensstemmelse med dens særlige Egenskaber, idet alle nu bekjendte Metoder, Skilning ad mekanisk Vei af fattige Malme, Høiovn-drift, Ludning, Chlorbehandling, Lixivation, Elektrolyse etc., finder Anvendelse ved de tyske Værker. Adskillige Metoder er ikke patenterede og holdes derfor strængt hemmelige.

Hvad nu Norge og Sverige angaar, saa har man fra kompetent Hold fremholdt for mig, at vor Interesse for det tyske Malmmarked burde være en meget større, end den hidtil har været. Man har i Sverige, heder det, saa udelukkende anvendt Kapital og Intelligens paa Jernmalmens Omraade, at man har overseet, ja endog næret en Slags Uvilie mod enhver anden Art af Bergværksdrift, hvad der synes saameget mere uberettiget, som Landet, isærdeleshed naar den store Vandkraft tages i Betragtning, turde kunne gjøre sig en saadan Drift paa andre Malme meget indbringende.

Foruden guldholdig Malm nævnes i denne Forbindelse som særlig kommende i Betragtning for vore Lande de mange Forekomster af blandet Bly-, Zink- og Sølv-malm, hvorefter Zinkens Udskilning ad mekanisk Vei ved rationel Drift skulde aarlig kunne fremstilles et stort Kvantum sølvholdig Blymasse, der vilde betinge høie Priser i Tyskland. For den Zink, der herved vilde udvindes, vilde man mindre kunne regne paa at finde et tilfredsstillende Marked; Tyskland, særlig Schlesien og Rhinlandene er selv en stor Producent af Zink, og selv de nu saa lave Priser skyldes mere en Forstaaelse mellem Producenterne end Markedets virkelige Stilling. Anderledes stiller Sagen sig for Bly; ved Sølvets Synken i Værdi er mange Blygruber, hvis Eksistensberettigelse laa i de mindre Mængder Sølv, der samtidig udvandt, komne i en daarlig Stilling og vil formentlig lidt efter lidt nødes til at nedlægge Driften. Allerede nu menes Forbruget betragtelig at overstige det aarlig producerede Kvantum, og Blypriserne antages derfor ubetinget at maatte tage et Opsving i en ikke fjern Fremtid.

Hvad endvidere Kobber angaar, saa tror man, at Priserne, som i forrige Aar, væsentlig paa Grund af de daarlige Finantsforholde i de forenede Stater og dermed sammenhængende Salg til Spotpris af amerikansk Kobber, naaede en abnormt lav Stand, om kort Tid igjen vil begynde at hæve sig. Guld- og sølvholdige Kobbermalme finder bedst Afsætning i Tyskland, ren Kobbermalm i England.

Den norske Svovlkis siges at kunne faa megen Betydning for det tyske Marked, idet f. Eks. Sulitjelma-Kis paa den ene Side paa Grund af sin ringe Arsen-Gehalt og paa den anden ved sin større eller mindre Guldholdighed netop passer for Import til Tyskland; en saadan vil dog først kunne finde Sted, naar Forholdene i Rio-Tinto-Gruberne, der nu for Størstedelen dækker det herværende Behov, stiller sig ugunstigere for Driften, hvad man paa Grund af den kolossale Udnyttelse formentlig i en overseelig Tid vil kunne vente.

Den tyske Chromindustri har i de sidste Tiaar udviklet sig meget betydelig, og det herværende Marked for Chrommalm er derved blevet større. Den norske Chromjernsten har imidlertid ligeoverfor de billige Priser, hvorfor de rige, tyrkiske, lilleasiatiske og australiske Chrommalme leveres, vanskelig for at konkurrere; de tyske Fabrikanter foretrækker Levantens Chrommalme for de norske.

Stenkul og Koks. Fra Tyskland gik der i 1893 til Norge ca. 9 200 Tons Koks og til Sverige ca. 22 000 Tons Koks og 12 000 Tons Stenkul. Paa Grund af de høje Jernbanefragter til Havnene ved Nordsøen er det nu meget vanskelig at udføre Westphalske Stenkul og Koks til vore Lande, idet de i Almindelighed vil komme til at falde meget dyrere end de engelske. En større Eksport vil maaske blive mulig, naar Dortmund-Ems-Kanalen blir færdig. I tidligere Rapporter har jeg henpeget til, hvilken Betydning de planlagte eller under Udførelse værende tyske Kanaler vil kunne faa ogsaa for os, idet de vilde sætte os istand til at føre Masseprodukter, der ikke taaler en dyr Transport, direkte ind i det indre af Tyskland, hvorfra vi kunde føre tilbage Varer som Stenkul, Koks, Salt osv.

Salt. I 1893 udførte Tyskland ialt 196 094 Tons Kog- og Stensalt, hovedsagelig til britisk Ostindien, Østerrig-Ungarn, Holland og Belgien; til Sverige gik der 11 538 Tons. Naar Elbe-Trave-Kanalen blir færdig, vil formentlig Lüneburgersalt kunne leveres til vore Lande til billigere Priser end før, og en større Eksport deraf til de forenede Riger vil vistnok derved fremkaldes.

Af Gjødningssalte (de saakaldte Stassfurtersalte) opgik Udførselen i 1893 til ca. 212 000 Tons, hovedsagelig til de forenede Stater, Storbritannien og Sverige (til det sidste Land 30 315 Tons); til Norge er Udførselen høist ubetydelig. Efterhvert som Landbruget og særlig Myr dyrkningen gaar fremad i vore Lande, vil Indførselen af dette vigtige Gjødningmiddel sikkert tage et stort Opsving. Hvor vigtige man her anser disse Salte at være for det tyske Landbrug, fremgaar af, at der nu for den preussiske Landdag har været forelagt et Regjeringsforslag, hvis Hensigt var mere eller mindre at gjøre Driften af Gruberne til et Statsmonopol, forat man derved kunde regulere Udnyttelsen af denne Nationalformue og bevare den til Bedste for Landet selv.

Sten. Af raa eller blot huggen Sten indførtes der i 1893 til Tyskland ialt 697 450 Tons.

Deraf fra Sverige .	301 000 Tons	Deraf fra Rusland .	47 220 Tons
— - Østerrig-		— - Danmark .	46 980 —
— - Ungarn .	130 050 —	— - Frankrige .	44 850 —
— - Belgien .	55 750 —	— - Norge .	27 850 —

Af Sten i sågede Blokke og uslebne, grove Stenhuggerarbeider indførtes der ialt 4 127 Tons, hvoraf 2 254 Tons kom fra Norge.

Til Hamburgs Konsulatdistrikt indførtes der af Sten af enhver Art:

	Fra Norge.	Fra Sverige.
Til Hamburg	10 816 Tons	23 528 Tons
- Altona	503 -	31 620 -
- Cuxhaven	431 -	1 694 -
- Harburg	3 996 -	
Ialt 15 746 Tons		56 842 Tons

Hvad Brolægningssten angaar, saa kommer Hovedmassen for det nordlige Tyskland fra Sverige. Den svenske Granitsten roses paa Grund af sin Haardhed, og Importen deraf er stadig voksende, særlig til de større Byer som Berlin, Hamburg-Altona, Stettin og Kiel, hvor man først og fremst ser paa god Kvalitet og mindre paa Prisbillighed; da den svenske Granit taaler et ca. 500—1 000 Kg. stærkere Tryk pr. cm.² end den tyske, forsvinder den sidste mere og mere fra Stenmarkedet i de nævnte Byer. Den svenske Granit erobrer sig stadig et større Marked; i 1893 vides 1 000 m² svensk Granit gennem et Par Hamburgerfirmaer at være leveret til Magdeburg til Pris Mk. 8.40 frit Magdeburg, skjønt denne By i sin Nærhed har betydelige Stenbrud. Den hertil kommende norske Granitsten til Brolægning sættes ikke saa høit som den svenske; den siges at se daddelløst ud, men ved Brug snart at vise en ringere Fasthed, hvorfor de store Byer med megen og tung Vognfærdsel mere og mere synes at vende sig til den haardere svenske Sten. I de mindre Byer derimod, hvor Prisbilligheden kommer særlig i Betragtning, vil den norske Sten vedblive at være en søgt Artikkel. Vor Granit har i Nordtyskland særlig at konkurrere med belgisk Sten, der imidlertid trænges tilbage, og Bornholmer-Granit, hvis Kvalitet roses meget; det siges, at det i Hamburger Hænder værende Værk paa Bornholm, der er i Besiddelse af alle de nyeste Indretninger, vil kunne levere indtil 200 000 Tons pr. Aar. De bestemmende Submissioner har i 1892 og 1893 vist en faldende Tendens i Priserne; i 1893 menes dog Minimum at være naaet, saa at for 1894 en Stigning skulde være ivente.

Hvad Sten i sågede Blokke o. s. v. angaar, saa kom Hovedmassen fra Norge. Der har i de senere Aar fra Norge foregaaet en betydelig Indførsel af Fundamentstene, Trottoirplader, „Kantstene“, Kvaderstene for Havne- og Strandanlæg o. s. v., og her hvor der lægges mindre Vægt paa Materialets Haardhed, har den smukt udseende norske Granit havt Overvægten over den svenske. Fra Sverige kommer der foruden en Del „Kantsten“ særlig Raablokke til Polering; et stort Berlinerfirma har Sliberier i Berlin og Wolgast, udelukkende baserede paa Indførsel af svensk Granit, hvoraf megen sort Granit til Gravmonumenter. Af den saaledes indførte, særlig norske Sten har den meste Del været i nogen Grad bearbejdet; som „grobe Steinmetzarbeiten von schlichter, nicht verzierter Arbeit“ er saadan Sten, naar den indgik søvarts, ikke blevet ilagt Told. I Marts Maaned f. A. begyndte imidlertid Toldvæsenet i Hamburg at haandhæve en anden Opfatning af Toldtariffen og at behandle saadan Sten som finere, uslebne Stenhuggerarbeider; den kom derved til at underligge den i Forhold til Værdien særdeles betydelige Told af 2½ Mk. pr. 100 Kg., hvorved en fortsat Import ansees for at være saagodtsom umuliggjort. Indsigelser fra

herværende Importører havde kun den Virkning, at den nye Opfatning, der i Begyndelsen kun gjordes gjældende i Hamburg, derimod f. Ex. ikke i Lübeck og Stettin, blev almindelig gennemført for det hele Tyskland. Af polerede Stenarbejder indførtes der paa Grund af den yderst høje Told altid kun ubetydelige Mængder. Betydelige tyske Granitbrud i Bayern, Sachsen og andre Steder, der siges at befinde sig i formaaende Hænder, ønsker Beskyttelse mod den tiltagende Import, og det ansees her ikke for umuligt, at man ved Hjælp af særlig lave Jernbanefragter og paa anden Maade i Fremtiden vil søge at hjælpe den indenlandske Sten til at trænge den fremmede tilbage; ved forskellige offentlige Byggeforetagender har man i Nordtyskland anvendt indenlandsk Granit, saaledes kom der Granit til Brunsbüttel-Slusen ved Nord-Østersø-Kanalen lige fra Bayern.

Is. Som sædvanlig indkom der ogsaa i 1893 en Række Forespørgsler fra norske Iseksportører angaaende Udsigterne for en Import af Is hertil; det hed hjemme, at Beholdningen hersteds skulde være meget knap, og at det kun var et Tidsspørgsmaal, naar Hamburg kom i Markedet. Konsulatet kunde kun oplyse om, at dette var en Feiltagelse; det viste sig da ogsaa, at ikke en eneste Ton Is indførtes hertil og til det øvrige Distrikt kun 482 Tons, der for Regning af Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Actiengesellschaft ankom til Cuxhaven fra Kragerø. Der findes her flere store Fabrikker for Fremstilling af kunstig Is, og desuden indsamles der hver Vinter meget betydelige Mængder Is fra omkringliggende smaa Søer og Floder; der synes da ikke at være megen Udsigt til, at Importen af norsk Is, der nu i en Række af Aar har været standset, igjen skulde begynde.

En Masse Is anvendes ved Opbevaringen og Forsendelsen af fersk Fisk, og som Tysklands første Ferskfiskmarked kommer Geestemünde her særlig i Betragtning. Ved Indsamlingen af Naturis er man der nu begyndt at benytte sig af de saakaldte Wallisske Ispløge. Hver Plog betjenes af 4 Mand og skjærer saa meget Is, som 12 Mand i den samme Tid med Haanden; i Tyskland, hvor man ikke kan være sikker paa, at Kulden holder sig, og hvor det derfor gjælder om at høste saa meget som muligt ind i den kortest mulige Tid, synes denne Indretning at have en betydelig Fremtid. Der fabrikeres allerede nu saadanne Ploge, forsynede med Petroleumsmotorer, og man mener, at til næste Vinter et betragteligt Antal saadanne Ploge vil blive sat i Virksomhed. Baade i Gestemünde og andetsteds siges i den forløbne Vinter alle mulige Anstrengelser at være gjorte for at indhøste saameget Is som muligt, og Isens Kvalitet angives at være meget god.

Industriartikler. Sprit. Der indførtes til Hamburg i 1893:

	Fra Norge.	Fra Sverige.
Sprit	39 440 Liter	39 350 Liter
Brændevin etc. . . .	10 100 —	4 700 —

Siden Spanien har lagt en høi Beskyttelsestold paa Sprit, er den før saa betydelige Spritexport fra Hamburg stærkt aftaget. De i Hamburgs Frihavn etablerede Fabrikker til Raffinering af russisk Raaspiritus har indstillet sin Virksomhed; som en delvis Erstatning herfor er der i Frihavnen anlagt betydelige Fabrikker til Tilvirkning af saakaldte Façon-Varer (Kunstbrændevine; Rom, Arrac, Cognac etc.) for Export til oversøiske Pladse. Der foregaar dog endnu en ikke ubetydelig Export af Sprit herfra, hovedsagelig til Japan, Spanien, Vestafrika og Storbritannien; Exporten opgik i 1892 til ca. 147 000 Hektoliter til en Værdi af ca. 6 Millioner Mark.

Ø1. Den tyske Ølproduktion er stadig gaaet fremad saavel i Kvantitet som i Kvalitet; samtidig har Forbruget inden Riget været i stærkt Tiltagende. Produktionen, der i Driftsaaret 1881—82 udgjorde 21 316 000 hl., opgik i 1891—92 til 32 632 200 hl. Medens der i 1881—82 til Fremstilling af 1 Hektoliter Øl anvendtes 20.19 Kg. Korn, anvendtes der i 1891—92 kun 19.47 Kg. Samtidig med at Tyskland exporterer store Mængder af Øl, foregaar der en særdeles betydelig Import dertil, særlig fra Østerrige. I 1893 kom der fra Norge til Hamburg i Transit 335 240 Liter til en Værdi af Mk. 183 380.

Den tyske Ølexport er i Aftagende; der exporteredes i 1893 ca. 50 000 Tons i Fade, fordetmeste til europæiske Lande, og ca. 23 000 Tons i Flasker, særlig til udeneuropæiske Lande. Af europæiske Lande er Frankrige endnu det vigtigste Marked for tysk Øl, men den franske Ølproduktion, der navnlig siden Verdensudstillingen i 1889 har forbedret sig meget, nærmer sig mere og mere til at tilfredsstille Landets Forbrug; i endnu højere Grad gjælder dette om de før saa vigtige Markeder Holland og Belgien. I de sydamerikanske Lande har Bryggeriindustrien i de sidste Aar taget et stort Opsving; den før saa betydelige Export til Argentinien er som Følge deraf omtrent ophørt. I første Række blandt de oversøiske Markeder kommer Brasilien og Venezuela; i det første Land tiltager dog Bryggeriernes Antal stadig, og de forsyner det indenlandske Marked med et let og billigt Øl. Øltilvirkningen i Japan, der for en stor Del foregaar under Ledelse af tyske Bryggerimestere, er stadig blevet fuldkomnere, og medens før tysk Øl indførtes i betydelig Mængde, udfører Landet allerede nu delvis Øl til China.

At under saadanne Forhold den engang betydelige Export af norsk Øl, der for en stor Del gik over Hamburg, er aftaget, vil ikke forundre; men at den har aftaget saa stærkt og saa hurtigt, at den Tid synes at kunne imødesees, da den paa det nærmeste vil være ophørt, synes dog — foruden den stærke Konkurrence først med dansk og senere med tysk Øl — at maatte skyldes særegne Omstændigheder og at fortjene Opmærksomhed. Det fremhæves fra enkelte Hold, at de fleste norske Bryggerier for endel Aar tilbage kastede sig over Exportforretningen uden Hensyn til, hvorvidt de var istand til at levere en dertil egnet Vare eller ikke, og at norsk Øl derved bragtes i en stærk Miskredit, der begunstigede den fra andre Lande udgaende Konkurrence; jeg har ogsaa her af kyndige Folk hørt nævne, at det norske Øl, skjønt fremdeles et meget godt Produkt, dog har tabt sin „Eigenart“. Som en Grund af megen Vægt ved Siden af de andre til den norske Ølexports Tilbagegang nævnes her stadig det Forbud, som ved Loven af 28de Juni 1890 udstedtes i Norge mod at tilvirke Øl af Ris, Mais og andre Surrogater for Malt. Den tyske Export til oversøiske Lande deler sig omtrent lige mellem ægte bayersk Øl og let og billigt, specielt for Export i Bremen og andre nordtyske Pladse brygget Øl; til dette sidste, fremhæves det, benyttes netop Surrogater af den nævnte Art, særlig Ris, og de nordtyske Bryggerier er derved sat istand til at levere Exportøl til Priser, til hvilke det er de norske umuligt at konkurrere. For den Pris, til hvilken det norske Øl kan leveres, kan man igjen faa ægte bayersk Øl, der da foretrækkes. Forsaavidt den nævnte Lov virkelig skulde have medvirket til vor Ølexports Tilbagegang, synes den — forsaavidt gjælder uskadelige Stoffe som Ris og Mais — igjen at burde ophæves. Det kan forøvrig her være paa sin Plads at erindre om, at Ølexporten nu paa Grund af Transportmidlernes Udvikling har skiftet Karakter siden den Tid, da den norske Ølexport tog sin Begyndelse. Medens Udsendelsen dengang hoved-

sagelig foregik med Seilskib og i større Partier, hvad der havde til Betingelse et særdeles holdbart Øl, har de talrige og hurtige Dampskibseiligheder nu medført, at Forsendelsen, rettende sig efter hvert enkelt Steds Forbrug, sker i mindre Partier; derved kræves der ikke saa meget med Hensyn til Holdbarhed som før, og man kan mere se paa Prisbilligheden.

Glasvarer. Samtidig med at Tyskland selv fabrikkerer Glasvarer af enhver Art og exporterer store Mængder deraf, foregaar der en ikke ubetydelig Import deraf til Tyskland, der i 1893 havde en Værdi af ca. 8 Millioner Mark; endel Glasvarer importeres desuden til Hamburgs Frihavn for videre Eksport til oversøiske Lande. Importen foregaar særlig fra Østerrige (Bøhmen), Belgien og England; Importen af franske Glasvarer er paa Grund af de i Forhold til den ringe Holdbarhed høje Priser betydelig aftaget. Man har her sagt mig, at svenske Glasvarer i Billighed og elegant Udseende meget vel maatte konkurrere med de belgiske i Tyskland, saavel hvad angaar Landets eget Behov som Eksporten dertra til andre Lande. De svenske Glasbrug burde fra Hamburg skaffe sig Prøver og Mønster af de engang indførte belgiske Glasvarer og søge at kunne gjøre fordelagtigere Offerter for de samme Kvaliteter. Hvad der saaledes gjælder den svenske Glasindustri, maa formentlig omtrent ligemeget gjælde den norske.

Fyrstikker. Fyrstikindustrien i Tyskland er i stadigt Tiltagende, hvad der sammen med den betydelige Told bevirker, at Indførselen af Fyrstikker til Forbrug er ganske ubetydelig. Derimod kommer der betydelige Kvanta af norske og svenske Fyrstikker til Hamburg og Lübeck for derfra at sendes videre, særlig til oversøiske Havne. Indførselen til Hamburg opgik i 1893 til:

Fra Norge . . . Kg.	606 950	til Værdi af Mrk.	419 910
- Sverige . . .	4 299 770	- - -	2 861 120

Vore Fyrstikker finder nu overalt stærk Konkurrence. Særlig har japanesisk Vare trængt os tilbage paa de ostasiatiske Markeder, hvor Japaneserne har en Fordel i sin Sølvmynts ringe Værdi, der sætter dem istand til at levere Varen til en billigere Pris. Efter hvad man her meddeler mig, begynder de japanesiske Fyrstikker selv i London at konkurrere med vore.

Træmasse og Cellulose. I 1893 indførtes der til Tyskland:

Sleben Træmasse	21 023	Tons
deraf fra Norge	7 414	—
— - Sverige	7 024	—
Cellulose, Straastof etc.	10 046	—
deraf fra Østerrige-Ungarn	7 478	—
— - Norge	1 628	—
— - Sverige	1 258	—

Der udførtes fra Tyskland 6 981 Tons sleben Træmasse, væsentlig til Frankrige, og 52 049 Tons Cellulose etc. til de forenede Stater, Frankrige, England og Belgien med flere Lande.

Til Hamburg, for en stor Del over Frihavnen i Transit, kom der i 1893 fra Norge 5 573 Tons Træmasse, Sverige 10 757.

For det kommende Aar skulde Udsigterne for Export af Træmasse fra vore Lande til Tyskland være gode som en Følge af de to sidste tørre Sommer; paa Grund af Vinterens ringe Snefald er det ikke usandsynligt, at Vandmangel kan indtræffe ogsaa i den kommende Sommer. Vistnok har

nu flere Sliberier opstillet Dampmaskiner til Hjælp, og der oprettes nu i større Stil Sliberier, der kun er basserede paa Dampkraft; indtræffer Vandmangel, tror man dog ikke, at dette vil forslaa, og ihvertfald blir Træmassen paa denne Maade saa dyr, at skandinavisk Masse trods Tolden burde kunne konkurrere. Saa meget uheldigere er det, at de norske og svenske Træmassefabrikker siges i det sidste Aar at have leveret til Tyskland saa grovsleben og daarlig Træmasse, at de tyske Papirfabrikker ikke har fundet sig tjente med den; netop denne Omstændighed har bidraget meget til Oprettelsen af de nye Dampsliberier. Det fremholdes bestemt, at Betingelsen for, at nordisk Træmasse skal kunne konkurrere paa det tyske Marked, først og fremst er, at der leveres prima, finsleben Vare.

Brunt Træpapir. Efterat i de sidste Aar en Række nordiske Fabrikker havde kastet sig paa Tilvirkning af denne Artikel, indtraadte en kolossal Overproduktion deraf. For at kunne afsætte de producerede Kvantiteter begyndte da mange Fabrikker at sælge til Spotpris; medens som regelmæssig Pris for Papir fra godt indførte og bekendte Fabrikker endnu i 1888 Mk. 26 pr. 100 Kg. netto kunde erholdes, faldt Prisen i Løbet af 1889—1891 efterhaanden ned til Mk. 19—18½, ja enkelte Fabrikker skal endogsaa have solgt til endnu lavere Priser, selvfølgelig med Tab. Senere har Priserne afvexlende steget og faldt noget. Kun i enkeltstaaende Tilfælde skal det være lykkedes herværende Agenter at naa op til en Pris af Mk. 22 pr. 100 Kg., naar paa Grund af en for tør Sommer og dermed følgende Vandmangel den tyske og østerrigske Konkurrence paa Exportmarkederne var mindre stærk. Under den betydelige Konkurrence mellem de nordiske Fabrikker indbyrdes, der lod de i den Hensigt at fastslaa fælles Priser trufne Aftaler temmelig virkningsløse, gik Priserne igjen ned til Mk. 20—20½; med saadanne Priser antages kun særlig gunstig beliggende Fabrikker at kunne arbeide med nogen Fortjeneste. Da flere Fabrikker derfor har ophørt at producere brunt Træpapir, er man kommet til den nuværende Pris af Mk. 21—22½ for Papir fra de første nordiske Fabrikker; at Prisen nogengang igjen skulde stige til meget over 22 Mk., ansees her ikke for sandsynligt.

Fortegnelse over nogle Hovedartikler, indførte fra Norge til Hamburg i 1893.

Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Rmk.	Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Rmk.
Raa Kaffe	Kg. n.	10 370	17 030	Condenseret Melk . . .	Kg. n.	1 900	2 340
Raffinade	—	10 840	4 480	Conserver	—	7 990	9 900
Fersk Frugt	—	21 180	3 100	Planker & Bord	—	5 115 530	192 830
Sprit	Liter	39 440	9 790	Stavtræ	—	214 870	16 450
Likør & andet Brændevin .	—	10 100	11 120	Sand- Granit- & Brolæg- ningssten	—	10 816 290	287 070
Øl	—	335 240	183 380	Trækul	—	1 200	160
Havre	Kg. n.	2 502 130	308 470	Indigo	—	260	3 450
Ærter	—	840	240	Jod	—	8 780	270 250
Karve	—	214 740	91 480	Phosphors min. Kalk . .	—	46 000	4 000
Hvedemel	—	14 930	2 400	Kaolin	—	101 460	8 510
Klid	—	1 225 890	118 870	Slibestene	—	14 020	6 590
Hø	—	106 500	8 890	Guld- & Sølv malm . . .	—	251 840	103 300
Saltet Sild	Tdr.	60 276	989 700	Kobolt & Nikkel malm . .	—	83 810	43 370
Røget Fisk	Kg.	39 320	21 430	Raably	—	1 750	780
Sardiner	—	13 900	22 150	Stang- & Smedejern . . .	—	127 980	28 230
Ansjovis	—	171 940	97 060	Staal	—	9 980	5 820
Anden tilberedt Fisk . . .	—	88 820	99 790	Kobber	—	20 020	26 940
Tørfisk	—	9 595 900	4 174 500	Guld- & Sølvaffald . . .	—	8 710	14 820
Fersk Fisk	—	361 520	272 640	Yellowmetal	—	145 520	92 580
Hummer	—	63 030	138 250	Messing	—	320	170
Vildt & Fjærkræ	—	19 000	26 590	Raazink	—	7 080	2 430
Saltet & røget Kjød . . .	—	8 190	6 760	Kobbertraad	—	60	120
Andet tilberedt Kjød . . .	—	8 560	9 850	Oxehuder	—	1 740	1 560
Smør	—	31 120	46 120	Kalveskind	—	61 900	149 529
Smult	—	10 220	8 470				

Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Rmk.	Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Rmk.
Faare- Gjedeskind . . .	Kg. n.	68 420	165 170	Seildug	Kg.	2 560	4 420
Sælhunds- & Kobbeskind .	—	28 120	36 550	Sække	—	14 320	10 520
Rensdyrskind	—	32 910	85 080	Nyt Tougværk	—	12 080	10 930
Pelsskind	—	9 650	132 450	Korke	—	12 000	11 350
Færdigt Pelsværk	—	1 350	17 330	Møbler	—	3 650	6 790
Læder	—	2 630	15 220	Fade	—	230 290	30 210
Hvalfiskbarder	—	5 760	40 500	Trævarer	—	10 440	13 860
Ben	—	121 280	9 430	Papir	—	3 332 680	758 010
Tarme	—	1 720	3 560	Pap	—	9 660	1 800
Fiskeguano	—	6 675 820	977 110	Andre Papir- & Papvarer .	—	980	1 960
Kohaar	—	1 590	350	Trykte Bøger	—	16 630	69 430
Hestehaar	—	1 090	2 150	Malerier & Kobberstikke .	—	2 840	59 300
Sengefjær	—	970	16 390	Glasvarer	—	900	1 290
Lim	—	41 850	28 220	Stenhuggerarbeide	—	56 170	9 790
Benfedt	—	37 530	11 740	Jernsøm	—	883 980	396 110
Tran	—	6 461 540	2 239 140	Andre Jernvarer	—	14 150	13 330
Vox	—	410	400	Maskiner	—	72 950	67 190
Europæiske Gavntræsarter .	—	1 337 580	146 250	Fyrstikker	—	606 950	419 910
Træmasse	—	5 573 770	703 550	Raasølv	—	5	500
Filler	—	14 460	3 050	Myntet Guld	—	4 200	10 530
Faareuld	—	500	920	Andre Artikler	—	—	229 130
Blaar & Værk	—	5 030	1 850				
Uldvarer	—	4 920	25 120				14 740 320
Bomuldsvarer	—	2 540	8 680				

Tabel over Udførselen søværts fra Hamburg til Norge i Aar 1893.

Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Rmk.	Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Rmk.
Kaffe	Kg. n.	4 776 560	7 989 620	Mandler	Kg. n.	15 080	17 920
The	—	56 810	127 010	Andre Sydfrugter	—	9 530	3 720
Kakaobønner	—	86 310	118 390	Succat etc.	—	5 880	4 150
Krystalsukker	—	44 850	17 480	Valnødder & Hasselnødder	—	19 590	9 730
Raffinadesukker	—	3 628 630	1 408 740	Andre spiselige Nødder	—	7 120	5 370
Sirup og Melass	—	224 950	23 280	Tørrede Blommer	—	95 340	36 710
Honning	—	28 040	20 520	Anden tørret Frugt	—	24 880	19 670
Raatobak	—	36 330	81 370	Frisk Frugt	—	348 890	98 480
Forarbeidet Tobak	—	6 290	23 530	Friske Grønsager	—	263 840	44 010
Cigarer	—	37 850	412 680	Vin	—	605 820	484 760
Cigaretter	—	4 630	29 770	Spiritus, raa og raff.	—	18 960	7 200
Ris	—	304 130	54 990	Andre Spirituosa	—	66 870	53 140
Sago	—	103 940	24 250	Frugtsaft	—	38 150	17 720
Peber	—	34 550	22 310	Øl	—	49 170	27 860
Piment	—	13 820	8 640	Hvede	—	20 770	2 700
Cardemomme	—	2 220	8 570	Rug	—	179 370	15 880
Krydderinellik	—	3 950	2 540	Byg	—	1 965 760	394 130
Raa Ingefær	—	14 900	18 910	Mais	—	102 250	10 580
Cassia lignea	—	36 770	18 620	Malt	—	311 910	100 070
Andre Krydderier	—	5 923	11 430	Bønner	—	23 630	5 380
* Appelsiner	—	188 390	43 240	Ærter	—	97 730	25 610
Citroner	—	7 910	2 580	Humle	—	158 040	758 760
Figen	—	8 460	2 850	Sennepsfrø	—	740	550
Korinther	—	70 279	17 850	Anis	—	2 810	1 880
Rosiner	—	121 380	34 740	Fennikel	—	110	140

Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Rmk.	Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Rmk.
Andre Landbrugsprodukter .	Kg. n.	61 670	3 790	Møllestene	Kg. n.	677 620	67 920
Stivelse	—	115 310	53 040	Kokes	—	80 000	1 600
Potetesmel og Stivelse . .	—	402 670	97 750	Stenkul	—	20 000	700
Hvedemel	—	14 304 150	3 351 820	Andre Bygge- & Brænde- materialier	—	103 330	15 160
Rugmel	—	9 921 030	1 513 300	Indigo	—	5 100	62 310
Andre Melsorter	—	1 215 330	165 650	Blaatræ	—	114 290	20 420
Fodermel	—	2 031 070	175 530	Andre Farvetræsarter . .	—	27 510	4 710
Gryn	—	433 840	117 670	Farvetræextracter . . .	—	16 660	14 280
Klid etc.	—	888 690	77 630	Andre Farveextracter . .	—	2 930	3 950
Saltet og røget Kjød . . .	—	335 360	345 210	Bogtrykkersværte . . .	—	37 140	31 590
Andet tilberedt Kjød . . .	—	6 390	10 010	Garvestofextracter . . .	—	49 960	15 220
Smør, naturligt & knnstigt .	—	161 950	188 940	Terra Catichu & Japonica .	—	30 040	17 920
Smult	—	156 310	182 680	Andre vegetabilske Farver .	—	104 600	31 370
Ost	—	59 550	96 240	Alisarin	—	13 510	41 550
Kondenseret Melk	—	330	410	Anilin	—	4 130	10 240
Kogsalt	—	3 472 470	113 860	Anilinfarver	—	25 800	121 290
Stensalt	—	263 650	2 940	Jordfarve	—	124 270	30 550
Kjødexract	—	2 620	24 620	Fernisser	—	46 560	68 690
Conserv	—	35 990	64 600	Ultramarin	—	7 530	5 500
Chocolade	—	14 810	36 510	Vitriol	—	77 570	6 400
Konfecturer	—	28 070	45 340	Zinkgraat & Zinkhvidt . .	—	16 400	8 640
Andre Spisevarer	—	189 590	82 530	Zinnober	—	3 600	10 250
Bygnings- & Stavtræ . . .	—	95 880	12 790	Malerfarver	—	40 260	47 360
Asfalt	—	127 700	18 310	Andre Farvestofte	—	26 150	36 330
Cement	—	2 904 840	136 860	Bark, Træ og Rødder til medic. Brug	—	12 190	14 350
Gibs & Kalk	—	91 620	8 520				
Murstene	—	183 490	9 740				

Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Rmk.	Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Rmk.
Blade og Blomster til medic.				Salpeter	Kg. n.	465 210	107 320
Brug	Kg. n.	8 740	9 180	Medicinske og andre Salte	—	225 771	75 120
Frø og Frugter til do. . .	—	12 240	9 230	Borax	—	13 000	10 070
Kamfer, raff.	—	4 820	19 530	Chloroform	—	2 170	5 700
Harpix & Galipot	—	639 180	51 550	Glycerin	—	126 300	84 950
Lakrits	—	12 440	24 650	Svovl	—	1 670	460
Schellak	—	7 390	14 900	Æther af enhver Slags . .	—	15 652	16 810
Gummi arabicum	—	4 910	17 520	Andre Droger & Kemikalier	—	117 910	201 250
Anden Gummiharpix	—	6 358	5 450	Pimpsten	—	5 900	2 280
Medicin, fede Olier	—	5 010	10 590	Flusspat	—	126 530	3 800
Pebermynteolie	—	461	7 830	Andre Jordarter og Stene	—	904 980	39 280
Terpentinolie	—	24 130	11 360	Antimonmalm	—	2 430	2 090
Andre ætheriske Olier . . .	—	3 705	29 880	Grafit	—	28 970	7 960
Boraxsyre	—	12 440	11 710	Andre Malme	—	270 600	27 140
Karbolsyre	—	7 290	7 030	Bly	—	5 430	2 090
Kulsyre	—	21 310	42 130	Raajern	—	1 110	100
Saltsyre	—	5 370	1 290	Smedejern og Staal	—	182 820	42 950
Svovlsyre	—	422 490	30 130	Kobber	—	8 470	17 130
Andre Syrer	—	16 010	28 230	Yellowmetal	—	351 320	358 060
Salmiak	—	18 710	9 920	Tin	—	20 820	37 650
Blysukker	—	1 800	1 050	Andre Metaller	—	19 850	16 440
Kalk, citrønsur etc.	—	4 070	1 180	Jernblik	—	29 800	15 110
Glaubersalt	—	161 840	7 920	Messingblik	—	7 280	9 590
Svovlsur Natron	—	5 970	2 510	Jern- & Staaltraad	—	79 640	24 990
Soda	—	729 860	106 670	Kobbertraad	—	26 690	40 120
Chlorsur Kali	—	3 930	4 810	Messingtraad	—	6 360	9 600
Potaske	—	485 680	217 590	Hestehuder	—	55 040	53 090

Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Rmk.	Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Rmk.
Saltede og tørrede Oxehuder	Kg. n.	512 430	479 250	Mineralsmørelse	Kg. n.	1 199 090	248 090
Hare- og Kaninskind	—	250	2 850	Bomuldsfrøolie	—	16 270	9 050
Andre Skind	—	20 850	23 170	Kokosnødolie	—	49 750	28 910
Pelsskind	—	7 350	190 310	Linolie	—	750	540
Færdigt Pelsværk	—	13 460	257 630	Olivenolie	—	32 680	28 960
Saalelæder	—	38 890	78 480	Sesamolie	—	4 470	4 410
Andet Læder	—	30 270	177 780	Andre Madolier	—	5 050	4 730
Benkul	—	770	230	Palme- & Palmekjerneolie .	—	129 490	65 610
Tarmer	—	5 390	8 430	Olein etc.	—	80 090	42 040
Guano	—	7 350	1 260	Kanariefrø	—	7 180	2 210
Svovlsur Kali	—	2 230	750	Græsfrø	—	6 570	3 790
Chlorkalium	—	71 360	12 880	Kløverfrø	—	11 130	11 570
Andre Gjødningsalte	—	694 260	21 990	Linfrø	—	510	360
Superphosphat	—	5 000	680	Raps- og Roefrø	—	201 710	55 060
Andet Affald	—	21 870	1 790	Andre Frøsorter	—	7 010	11 260
Oxe- & Kohaar	—	31 610	9 920	Oliekager	—	2 279 760	283 540
Hestehaar	—	10 950	28 400	Nøddetrø	—	65 390	17 110
Børster	—	7 150	47 110	Andre europ. Gavntrearter	—	117 820	19 090
Sengefjær	—	101 600	205 250	Cedertræ	—	76 160	14 710
Lim og Gelativ	—	78 530	56 470	Ibenholt	—	9 680	3 010
Parafin, Vaseline	—	13 920	11 680	Mahogni	—	41 780	13 130
Hyalrav, Margarit	—	1 259 480	1 227 740	Korktræ	—	230 780	173 640
„Brauerpech“	—	48 950	29 970	Andre fremmede Gavntrearter	—	85 850	17 540
Talg	—	26 120	13 980	Skaaret Træ	—	41 990	45 540
Benfedt	—	1 520	1 800	Piassava	—	14 220	14 890
Raffineret Petroleum	—	80 840	8 730	Bast og andre Flettestoffer .	—	2 580	2 410
Benzin	—	12 590	6 740	Stolerør	—	11 710	14 330

Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Rmk.	Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Rmk.
Kurvepil og Bindestokke .	Kg. n.	20 040	6 100	Kunstige Blomster . . .	Kg. n.	1 061	20 480
Levende Planter	—	52 920	59 340	Andre Manufacturvarer . .	—	80 840	540 250
Børste og Manillahamp . .	—	31 100	13 740	Nyt Tougværk	—	37 190	21 390
Filler	—	113 650	50 550	Seilgarn	—	55 260	59 480
Faareuld	—	242 050	511 860	Andre Rebslagervarer . .	—	21 800	41 610
Silke	—	. 889	21 970	Straahatte	—	5 100	45 250
Bomuld	—	127 360	93 960	Kurvflettervarer	—	65 400	90 630
Hamp	—	44 900	31 300	Møbler	—	49 990	73 080
Blaar og Værk	—	61 550	16 080	Fade	—	130 510	12 120
Bomuldsgarn	—	77 850	221 590	Andre Trævarer	—	138 700	252 350
Uldgarn	—	105 490	560 500	Paraplyer og Paraplydele .	—	27 120	130 440
Kokosgarn	—	48 340	19 100	Galoscher af Gummi . . .	—	13 450	45 470
Lingarn & Lingarnstraad .	—	30 740	72 440	Gummislanger	—	5 920	23 560
Andre Raastoffe & Halvfabri- kater	—	146 373 400	58 650	Jetvarer	—	7 830	79 440
Silkevarer	—	34 272	677 010	Andre Gummivarer	—	18 080	78 480
Filt og Filtvarer	—	28 730	149 310	Fodtøi af Læder	—	45 230	338 530
Uld- og Halvuldvarer . . .	—	822 347	6 629 710	Andre Lædervarer	—	64 070	411 100
Bomuldsvarer	—	210 870	1 050 580	Papir	—	411 910	352 310
Ganglinned af Lin og Bomuld	—	58 820	417 930	Tag- og Asfaltpap	—	122 450	11 950
Seillærred	—	8 660	19 300	Pap	—	266 570	57 830
Anden Lærred	—	117 251	358 060	Andre Papir- og Papvarer	—	187 230	350 290
Voxdug	—	7 020	21 680	Blyanter og Farvestifte . .	—	7 900	34 680
Herrehatte	—	12 920	127 700	Andre Skrivematerialier .	—	9 650	14 150
Herreklæder	—	20 290	175 610	Trykte Bøger etc.	—	56 520	225 520
Andre færdige Klæder og Modevarer	—	137 290	1 062 850	Malerier og Kobberstikke .	—	19 650	119 210
				Hulglasvarer	—	226 510	173 730
				Speilglas	—	56 150	119 930

Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Rmk.	Varens Benævnelse.	Maale- stok.		Rmk.
Speile	Kg. n.	16 920	34 450	Mathematiske og andre In- strumenter	Kg. n.	31 070	171 960
Andre Glasvarer	—	86 860	218 490	Lommeuhre	—	378	58 470
Porcelæn	—	78 800	121 520	Taffel- og Væguhre	—	36 460	79 490
Stentøi og Lervarer	—	156 020	124 700	Uhrfourniturer	—	1 320	13 790
Stenvarer	—	24 720	11 140	Geværer	—	10 390	29 870
Jernbaneskiner og Sviller	—	193 210	33 920	Dynamit og andre Spræng- stoffer	—	3 590	12 270
Jernrør	—	40 580	11 460	Krudt	—	35 620	40 040
Andre grove Jernvarer	—	524 170	224 930	Messingspatroner	—	23 910	81 050
Jernspiger	—	11 350	8 290	Fyrværkeri og andet lig- nende	—	4 350	8 100
Andre fine Jernvarer	—	425 119	734 420	Børstenbindervarer	—	17 260	39 760
Blyvarer	—	40 540	18 520	Knapper	—	33 950	194 680
Typer	—	40 860	134 350	Tobakspiber	—	6 380	31 480
Telegrafkabler	—	13 790	22 440	Legetøi	—	50 380	136 780
Zinkvarer	—	21 680	48 810	Andre Kortevarer	—	46 240	201 650
Tinvarer	—	7 680	20 310	Stearin og andre Lys	—	14 820	18 170
Kobber- og Messingvarer	—	115 440	466 090	Sæbe	—	25 920	26 910
Andre Metalvarer	—	32 665 400	129 570	Parfumerier	—	3 370	11 380
Symaskiner og Dele deraf	—	147 320	267 550	Andre Industriartikler	—	131 835	132 900
Andre Maskiner og Maskindele	—	1 227 240	1 314 980	Passager- og Flyttegoods	—	28 870	83 740
Drivremme af Bomuld	—	14 090	30 130	Raat Sølv	—	83 500	8 700
Drivremme af Læder	—	3 580	16 370				
Andre Drivremme	—	5 760	22 330				
Pianoer	—	84 020	196 760				
Andre Musikinstrumenter	—	47 560	156 420				
Telegrafmaterial	—	1 020	3 380				48 132 700

Bilag No. 2.

Omsætningen mellem Norge og Distriktets Vicekonsulsstationer i 1893.

Import fra Norge

til Altona:	ialt	721 910	Kg.,	hvoraf
	Gadesten	502 930	-	
	fersk Fisk	200 000	-	
- Cuxhaven:	Gadesten	430	Tons	
	Is	392	-	
- Harburg:	Bord	61 $\frac{1}{2}$	Std.	
	Gadesten	3 996 $\frac{1}{4}$	Tons	

Export til Norge

fra Altona:	ialt	1 463 650	Kg.,	hvoraf
	Salt	497 490	-	
	Mel	482 310	-	
	Porcelænsjord	280 000	-	
	Stenkul	153 000	-	

Bilag No. 3.

Fragtnoteringer.

Indgaaende Fragter:

For Seilskibe: Fra Fredrikstad med Stav 23 Mk. pr. Std., Aalborg med Cement 5 Mk. pr. Ton, Grangemouth med Stenkul 5 sh. 3 d pr. Ton, Dünkirchen med Phosphat 4 sh. 6 d pr. Ton, Marseille med Oliekager 9 sh. pr. Ton, Savannah med Harpix 2 sh. à 2 sh. 7 $\frac{1}{2}$ d pr Barrel, Terpentin 3 sh. 4 $\frac{1}{2}$ d à 4 sh. pr. Barrel, Charleston med Harpix 2 sh. pr. Barrel, Brunswik med do. 2 sh. 1 $\frac{1}{2}$ d à 2 sh. 3 d pr. Barrel, Wilmington med do. 3 sh. pr. Barrel, Pensacola med Pisch Pine 87 sh. 6 d pr. Std., Ship Island med Pitch Pine 5 £ pr. Std., Manzanilla med Ceder 29 sh. pr. Ton, Laguna med Mahogany 41 sh. 3 d à 42 sh. 6 d pr. Ton, med Farvetræ 26 sh. 6 d à 36 sh. pr. Ton, Jucatan med do. 30 sh. 9 d pr. Ton, Monte Christ 37 sh. 6 d pr. Ton, Jamaica med do. 25 sh. à 30 sh. pr. Ton, Hayti med do. 30 sh. à 32 sh. 6 d pr. Ton, Trinidad med Asphalt 13 sh. à 20 sh. pr. Ton, Maracaibo med Farvestof 43 sh. à 44 sh. pr. Ton, Rio Hacha med do. 40 sh. pr. T., Rio Grande med saltede Huder 29 sh. à 35 sh. pr. T., Montevideo med saltede Huder 20 sh. pr. T., Benaske 16 sh. 6 d pr. T., Paysandu med saltede Huder 37 sh. 6 d à 45 sh. pr. T., Buenos Ayres med Hvede 16 sh. à 18 sh. pr. T., Linfrø 15 sh. 6 d pr. T., Farvetræ 18 à 21 frcs. pr. T., Farvestof 18 $\frac{1}{2}$ à 19 $\frac{1}{2}$ frcs. pr. T., Benaske 16 sh. pr. T., Paraná River med do. 28 sh. pr. T., Rosario med Farvetræ 18 sh. 6 d pr. T., Iquique med Saltpeter 22 sh. 9 d à 23 sh. 9 d pr. T., Tocopilla med do. 20 sh. pr. T., Sydhavet med Koprak 47 sh. 6 d à 50 sh. pr. T.

For Dampskibe: Fra Lysekil, Halmstad, Carlskrona og Carlshamn med Gadesten 5 $\frac{1}{2}$ à 7 Mk. pr. T., Carlstad med Planker 32 Mk. pr. Std., Kalmar med do. 28 Mk. pr. Std., Slite med do. 24 Mk. pr. Std., Westervik med do. 25 Mk. pr. Std., Hernøssand med do. 33 Mk. pr. Std., Middlesborough med Jern 4 sh. 6 d à 4 sh. 9 d pr. T., Burnt Island med Stenkul 5 sh. 4 $\frac{1}{2}$ d à 5 sh. 6 d pr. T., Glasgow med do. 6 sh. $\frac{1}{2}$ d pr. T.,

Fraserburg med Sild 1 sh. 2 d pr. Tønde, Marseille med Oliekager 11 sh. pr. T., Saloniki med Mais 9 sh. 6 d pr. T., Tyrkiet med Mineralier 11 sh. 6 d pr. T., Ibraila med Byg 16 sh. 6 d pr. T., Tampa med Phosphat 16 sh. 6 d à 19 sh. pr. T., Bombay med Bomuld 19 sh. pr. T.

Udgaaende Fragter:

Som sædvanlig stipuleres de fleste Udfragter for Stykgods til en lump Sum.

Forøvrig opgives

For Seilskibe: Til Kolding med Byg 6 Mk. pr. T., Riga med Phosphat 9 Mk. pr. T., Plymouth med Cainit 4 sh. 3 d pr. T., Savannah med do. 5 sh. pr. T., Charleston med do. 6 sh. à 7 sh. 9 d pr. T., Wilmington med do. 6 sh. 6 d à 7 sh. pr. T., Mobile med do. 6 sh. pr. T., Rio de Janeiro med Risgryn £ 1 pr. T.

For Dampskibe: Til Stockholm med Stykgods Mk. 6 pr. T., Aalborg med Cainit Mk. 5½ pr. T., Wasa med Mais Mk. 7½ pr. T., Sonderburg med Hvede og Rug Mk. 6 pr. T., Stettin med Rapsfrø Mk. 6 pr. T., Saltpeter Mk. 5½ pr. T., Greenock med Sukker Mk. 5½ pr. T.

Bilag No. 4.

Fortegnelse over fra Hamburg udgaaende Dampskibslinier til sydeuropæiske og udeneuropæiske Havne.

Rob. M. Sloman & Co., Hamburg, til Malaga, Barcelona, Tanger, Marseille, Genua, Livorno, Neapel, Messina, Palermo og Catania (Mægler: Robert M. Sloman jr.).

Jos. Roca & Co., Barcelona, til alle betydeligere spanske Havne (Mægler: John Suhr).

Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei, Oldenburg, til Lissabon og Oporto med Gjennemgangsfragt til Azorerne (Mægler: Amsinck & Hell).

Coverley & Westray Line, London, til Lissabon og Oporto (Mægler: Th. & F. Eimbeck).

Atlas-Linie, Berlin, til Gibraltar, Tanger og andre Marokkanske Havne (Mægler: Schildt & Co.).

Deutsche Levante-Linie, Hamburg, til Malta, Smyrna, Saloniki, Constantinopel, Piræus, Alexandria, Syra, Varna, Galatz, Ibraila, Odessa, Batum.

A. C. de Freitas & Co., Hamburg, til Triest, Venedig, Bari, Ancona, Malta, Korfu, Zante, Kephalaria og Petras (Mægler: Knørh & Burchard Nfl).

Orient-Linie, Hamburg, til Alexandria, Constantinopel og alle betydeligere Havne ved det sorte Hav (Mægler: Gläfske & Hennings).

Dampfschiff-Rhederei „Hansa“, Hamburg, til Quebeck, Montreal, Halifax, Boston og i Gjennemgangsfragt til alle Kanadas Havne (Mægler: Aug. Bolten).

Hamburg-Amerikanische Packetfahrt Actien-Gesellschaft, Hamburg, til New York, Boston, Philadelphia, Baltimore, New Orleans; til de betydeligste kanadiske Havne; til alle betydeligere Havne i Vestindien og Mexico.

Union-Linie, Hamburg, til New York og Philadelphia (Mægler: Rob. M. Sloman jr.)

Knotts Prince Line, til New York, Philadelphia, New Orleans, Vera Cruz og Tampico (Mægler: H. Vogemann).

Booth Steam Ship Company Limited, Liverpool, til Pará, Ceará, Maranhão og Pamahyba.

Red Cross Line, Liverpool, til de samme Havne (Mægler for begge: Hugo & van Emmerik).

Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft, Hamburg, til Rio de Janeiro, Santos, Bahia, Pernambuco, Victoria, Paranaguá, Antonia, Santa Catharina, Rio Grande do Sul, Porto Alegre, Montevideo, Buenos Aires, Rosario og San Nicolas (Mægler: Aug. Bolten).

A. C. de Freitas & Co., Hamburg, til Paranaguá, Porto Alegre, Antonia, Santa Catharina, Rio Grande do Sul (Mægler: Paul Günther).

Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“, Bremen, til Montevideo, Buenos Aires og Rosario (Mægler: Th. & F. Eimcke).

Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kosmos“, Hamburg, til Punta Arenas og alle betydeligere Havne paa Sydamerikas Vestkyst, lige op til Centralamerika (Mægler: Knøhr & Burchard Nf.).

Hamburg-Pacific Dampfschiffs-Linie, Hamburg, til de samme Pladse som „Kosmos“ (Mægler: A. Kirsten).

Lampert & Holt, Liverpool, til Sydamerikas og Centralamerikas Vestkyst (Mægler: Hugo & van Emmerik).

Deutsche Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Hansa“, Bremen, til Kurrachee, Bombay, Colombo, Madras og Calcutta og i Gjennemgangsfragt til en Række andre af Ostindiens Byer (Mægler: Th. & F. Eimcke).

Hamburg-Calcutta Linie, Hamburg, til de samme ostindiske Havne (Mægler: A. Kirsten).

Deutsche Dampfschiffs Rhederei (Kingsin-Linie), Hamburg, til Penang, Singapore, Hongkong, Shanghai, Yokohama, Hiogo, Batavia, Samarang, Bangkok, Manila etc.

Shire-Linie, London, til Singapore, Hongkong, Shanghai og japaniske Havne (Mægler: Kaltenbach & Schmitz).

Afrikanische Dampfschiffs Actien-Gesellschaft (Woermann-Linie), Hamburg, til Madeira, kanariske Øer og Nordvest-, Vest- og Sydvestkysten af Afrika (Mægler: Aug. Bolten).

Union Steam Ship Co. Limited, Southhoughton, til Kapstaden indtil Natal og Delagoa Bay; (Mægler: John Suhr).

Donald Currie & Co., Leith, til Kapstaden indtil Delagoa Bay; til Mauritius og Madagascar (Mægler: Hugo & van Emmerik).

Wm. O'Swald & Co., Hamburg, til Zanzibar (Mægler: Knøhr & Burchard Nf.).

Deutsche Ost-Afrika Linie, Hamburg, til Zanzibar og tysk Ostafrika indtil Mozambique og Delagoa Bay (Mægler: Aug. Bolten).

African Steamship Co. British & African Steamship Co. Limited, Liverpool, til Vestkysten af Afrika (Elder, Deingester & Co.).

Deutsch-Australische Dampfschiffs Gesellschaft, Hamburg, til Melbourne, Sidney, Adelaide og i Gjennemgangsfragt til andre Havne i Australien og New Zealand (Mægler: Robert M. Sloman jr.).

Norddeutscher Lloyd, Bremen, til de samme Havne (Mægler: Robert M. Sloman jr.)

C. Bødtker.

Neapel.

Aarsberetning dateret 17 April 1894.

Skibsfarten 1893.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast		Tilsammen.				Brutto- fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	Lire
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	30	11 135	-	-	30	11 135	-	-	108 240
„ Norge til Vicekon- sulsstationerne	17	5 987	-	-	17	5 987	-	-	30 185
„ andre Lande til Ho- vedstationen	7	3 729	-	-	7	3 729	-	-	99 450
„ andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	15	6 460	7	4 209	22	10 669	-	-	42 893
Ialt	69	27 311	7	4 209	76	31 520	68	28 737	280 768
II. Afgaaede:									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	-	-	35	14 626	35	14 626	-	-	-
„ andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	15	7 083	25	9 944	40	17 027	-	-	33 410
Ialt	15	7 083	60	24 570	75	31 653	69	29 108	33 410

I Bruttofragterne er ikke indbefattet Fartøier med „time-charters“.

For Ordre ankom 1 Skib dr. 371 Tons. Af svenske ankom 4 dr. 4 798 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe: Ved Hovedstationen Lire 798.60; ved Vicekonsulsstationerne L. 1 050.70, hvoraf tilfaldt Konsulen L. 525.35. Af svenske Skibe: Ved Hovedstationen L. 218.55; ved Vicekonsulsstationerne L. 153.45, hvoraf tilfaldt Konsulen L. 76.70. Ialt tilfaldt Konsulen L. 1 619.20.

Expeditionsafgifter af norske Expeditioner L. 1 085.40, af svenske L. 192.55.

Aarsberetning.

Den norske Skibsfart paa Hovedstationen har, sammenlignet med de foregaaende Aar, stillet sig saaledes:

Ankomne Fartøier: 1889 25, 12 757 Tons, 1890 32, 20 474 T., 1891 28, 18 842 T., 1892 44, 23 018 T., 1893 37, 14 864.

Den svenske og norske Skibsfarts Fordeling paa Distriktets Havne var følgende:

Ankomne Fartøier 1893: Neapel 1893: 39, 17 342 T., Bari 25, 10 384 T., Barletta 8, 4 626 T., Brindisi 3, 1 160 T., Gallipoli 2, 778 T., Salerno 2, 1 592 T., Taranto 1, 436 T. Ialt 80, 36 318 T.

Naar Aaret 1893 opviser en mindsket Fart, saavel for Hovedstationens som Vicekonsulsstationernes Vedkommende, var Grunden dertil dels ugunstige økonomiske Forholde, dels Vanskeligheder for vore Fartøier at erholde „time-charters“ i Bari, hvor man tidligere kunde gjøre Regning paa at anbringe nogle mindre Baade i Maanedsfart mellem Adriater- og Middelhavet. Som omtalt i forrige Aarsberetning har Dampskibsselskabet „Adria“ i Fiume optaget denne Rute med regelmæssige Anløb af de fleste italienske Havne til ikke ringe Skade for vor Skibsfart. Efterspørgselen efter „outsiders“ var ogsaa meget liden, idet de fleste Udfragter tilfaldt Rutebaade, som betingede forholdsvis bedre Rater. (Til Tonnagens Nedgang har derhos bidraget at norske Fartøiers Drægtighed siden 1 Oktober 1893 beregnes efter den engelske Regel).

I denne Forbindelse bør atter fremholdes, at den subvenerede norsk-spanske Linie vil kunne gjøre Regning paa at erholde Hamp herfra til Spanien og de forenede Riger. At man i Norge fremdeles befragter tyske Dampskibe for Transport af Fisk til Italien, medens vi — foruden den her omhandlede Linie — har saamange dertil passende Baade, er høist beklageligt.

Af de til Stationerne ankomne norske Fartøier bragte 47 Fisk fra Norge, 3 Fisk fra Newfoundland, 2 Trælast fra Pensacola, 1 do. fra Fiume, 1 Kul fra England, 1 Bomuld fra Savanna, 1 Kornvarer fra Sortehavet, 1 Petroleum fra Philadelphia og 12 Stykgods; 7 ankom i Ballast eller med Transitleadning. 15 Fartøier afgik med Ladning og 60 i Ballast. 2 laa over til 1894.

De svenske Skibe bragte: 1 gamle Jernbaneskiner fra Karlskrona og 1 Petroleum fra Philadelphia. 2 ankom i Ballast. 2 afgik med Ladning — hovedsagelig Vin — til Sydamerika og 2 i Ballast.

Fragter betingede af de forenede Rigers Fartøier i 1893:

Dampskibe:

Bergen—Neapel Lire 6 pr. 100 Kg. Stokfisk, Christiansund N—Neapel L. 3.60 pr. 100 Kg. Klipfisk, Karlskrona—Torre Annunziata (Neapel) 1 700 Tons gamle Jernbaneskiner L. 25 000, Philadelphia—Neapel 14 cents pr. Kasse Petroleum, Newcastle Tyne—Neapel 6 sh. pr. Ton Kul, Sortehavet —Salerno L. 9½ pr. Ton Kornvarer, Barleta—Buenos Ayres L. 10½ pr. Fad (270 Kg.) Vin, Barletta—Rosario L. 13 pr. do. do., Gallipoli—Venedig L. 1 pr. Hektoliter Vin.

Seilfartøier:

Pensacola—Neapel £ 4.10 sh. pr. Std. Trælast, Newfoundland—Neapel 2 sh. 3 d pr. Kvintal Klipfisk, 169 Reg.-Tons, Bari—Lagos L. 4 000 Oliven-

olie, Savanna—Salerno $\frac{5}{16}$ penny pr. Pund Bomuld, Philadelphia—Taranto 14 cents pr. Kasse Petroleum.

Ingen Af- eller Paamønstring fandt Sted. Fra 1 svensk Fartøi rømte 1 Mand i Neapel. Intet Fartøi indkøbtes for svensk eller norsk Regning. Antallet af de til Konsulatet ankomne Skrivelser var 389, medens de herfra expederede beløb sig til 487. Konsulatets Adresse er 15 via Amedeo. Almindelig Expeditionstid fra Kl. 10—2.

Neapels Havn besøgtes i 1894 af følgende Antal Fartøier: Italienske 6 144 dr. 2 567 676 Tons, storbritanniske 322 dr. 587 865 T., tyske 166 dr. 325 526 T., østerrigske 126 dr. 91 934 T., franske 102 dr. 108 031 T., græske 51 dr. 38 148 T., norske 37 dr. 14 864 T., hollandske 29 dr. 20 634 T., belgiske 22 dr. 20 007 T., spanske 5 dr. 2 618 T., svenske 2 dr. 2 478 T., russiske 1 dr. 721 T.

Neapel anløbes for nærværende af følgende Dampskibslinier: „Navigazione generale Italiana“, „Kon. Nederl. Stoombot Maatschappy“ (Agenter: fratelli Leupold), „Wilson Line“ (W. de Luca & Brothers), „Danske forenede Dampskibsselskab“ (W. de Luca & Brothers), „Sloman Linie“ (Do. Do.), „Peninsular & Oriental Steam Navigation Co.“ (G. Questa & Co.), „Hamburg Amerik. Packetfahrt Aktiengesellschaft“ (Kellner & Lampe), „Norddeutscher Lloyd“ (Aselmeyer Pfister & Co.), „Deutsche Ostafrika Linie“ (Kellner & Lampe), „Adria“ (Holme & Co.), „Società di navigazione Puglia di Bari“ (Maingay Robin & Co.), „Cyprien Fabre & Co.“ (W. de Luca & Brothers), „Compagnie Fraissinet“ (E. Ruthel), „La Nazionale“ (L. Balsamo & Co.), „Anchor Line“ (Holme & Co.), „British India“ (Do. Do.), „Orient Line“ (Do. Do.), „Société Cockerill“ (W. de Luca & Bros), „Norsk—spanske Linie“ (Kellner & Lampe), „La Veloce“ (Francesco Coppa), „General Steam Navigation Co.“ (Mangay Robin & Co.), „Prince Line“ (W. de Luca & Bros), „Società Manzi“ (A. Manzi & Co.), „Leyland Line“ (Aselmeyer Pfister & Co.), „Z-Line“ (Maingay Robin & Co.), „Pietro Milese“ (L. Balsamo & Co.), „Cunard Line“ (Holme & Co.), „Gelatley Hankey Sewell & Co.“ (T. Aicardi & Co.), „Nuova Linea Italo Britannico“ (fratelli Gondrand), „Navigazione a vapore Italiana per la Plata“ (Francesco Trapani), „Société Generale de Transport maritime“ (A. Romanese).

Afgifter, som Fartøier have at erlægge i Neapels Konsulatdistrikt.

Havneafgifter:

Dampskibe ankommende	for hvert Anløb . . .	Lire 1.00 pr. Ton
fra Udlandet	Abonnement for 12 Mdr. -	4.00 - -
Do. ankommende fra	for hvert Anløb . . .	- 0.50 - -
italienske Havne	Abont. for 12 Mdr. . .	- 2.00 - -
Bugserbaade hver 12te Maaned		- 2.50 - -
(Tarifen for Bugserbaade kan ikke være mindre end L. 30)		
Seilfartøier ankommende fra	fra 1—100 Tons . . .	- 0.50 - -
Havne indenfor Middelhavet	over 100 Tons . . .	- 0.80 - -
Do. ankommende fra	fra 1—100 Tons . . .	- 0.50 - -
Middelhavet	over 100 Tons . . .	- 0.60 - -
Abonnement for 12 Maaneder		- 0.80 - -

Do. ankommende fra italienske Havne	}	fra 1—50 Tons . . .	Lire 0.20 pr. Ton
		- 51—100 Tons . . .	- 0 40 - -
		over 101 Tons . . .	- 0.70 - -

(Naar Havneafgifter er erlagt i en italiensk Havn, kan vedkommende Fartøi frit anløbe andre italienske Havne uden at erlægge ny Afgift i et Tidsrum af 30 Dage).

Skibsudgifter i Neapels Distrikt:

Neapel.

Dampskibe.

Lodspenge indtil 5	Meters Dybgaende . .	Lire	70
fra 5.00—5.25	—	—	75
- 5.25—5.50	—	—	80
- 5.50—5.57	—	—	85
- 5.75—6.00	—	—	90
- 6.00—6.25	—	—	95
- 6.25—6.50	—	—	100

(Denne Tarif forudsætter, at Lods tages udenfor Castello dell'Novo, dersom Lods tages for kortere Distance erlægges blot det halve Beløb. Der paa-hviler ikke de hertil ankommende Fartøier Lodspligt).

Fortøining inkl. Assistance ved Afgangen	—	40	à	60
Tolk paa Sanitetskontoret	—	3	-	—
Sundhedspas	—	4.30	-	—
Losning pr. Ton	—	1	-	—
Lastning pr. Do.	—	1	-	—
Ballast pr. Do.	—	1.50	-	—
Klareringsafgifter	—	50	-	100

Seilfartøier.

Fortøining og Assistance ved Afgangen	—	30	-	60
Tolk paa Sanitetskontoret	—	3	-	—
Sundhedspas	—	4.30	-	—
Stuer pr. Ton	—	1	-	—
Ballast	—	1.50	-	—
Klareringsafgifter	—	50	-	100

Bari.

Dampskibe.

Fortøining inkl. Assistance ved Afgangen	—	44	-	—
Tolk paa Sanitetskontoret	—	3	-	5
Sundhedspas	—	4.30	-	—
Manifest ind og ud	—	12	-	—
Losning pr. Ton	—	1	-	—
Lastning pr. Do.	—	1	-	2
Klareringsafgifter	—	50	-	100

Seilfartøier.

Lodspenge efter Fartøiets Størrelse høiest	—	50	-	—
Tolk paa Sanitetskontoret	—	3	-	—
Fortøining inkl. Assistance ved Afgangen	—	26	-	—

Salerno.

Vagthold mod Ildsvaade pr. Nat	Lire	3	-	—
Manifest ind og ud	—	35	-	—
Sundhedspas	—	4.30	-	—
Lodspenge ind og ud	—	90	-	—
Fortøining og Assistance ved Afgangen pr. Ton . .	—	0.15	-	—
Losning pr. Ton Kul	—	1	-	—
Do. pr. Balle Bomuld	—	0.30	-	—
Lastning pr. Ton Stykgods	—	1	-	—
Baad pr. Dag	—	3	à	5
Vand pr. Fad	—	5	-	—
Ballast pr. Ton	—	2	-	—
Klareringsafgifter	ca.	100	-	—
Brug af Kurve og Spader ved Losning af Kul (Dampskibe paa ca. 1 500 Tons)	—	125	-	—

Den svenske Korvet „Freja“ besøgte i 1893 Neapel. Det internationale Hospital samt Naples Sailaos Rest har ogsaa i det forløbne Aar udrettet meget godt og været til Nytte for vore Sømænd. Man tillader sig derfor at anbefale disse Institutioner, som fortjener Understøttelse. Hvad specielt Hospitalet angaar maa det ansees særdeles heldigt, at syge Sømænd tilhørende de forenede Rigers Fartøier, hvis Førere have erlagt Lire 5 til Hospitalet, erholde gratis Forpleining.

Fra Juli til September Maaned hjemstøgtes Neapel af Kolera.

Ogsaa i 1893 ankom forholdsvis mange svenske og norske Haandværkere til Neapel for at søge Arbeide. I den Anledning skal man endnu engang fremholde, at de har ingen Udsigt til her at finde Sysselsættelse.

1893 har ikke været et godt Aar for Neapels Distrikt, uagtet Høsten i det Hele var tilfredsstillende. De Bankulykker, der har hjemstøgt Italien, i Forening med den høie Agio samt Bestemmelsen om Toldafgifternes Erlæggelse i Metal og Koleraen, har selvfølgelig virket høist generende for Handelen i Almindelighed og Importen i Særdeleshed.

Det er fremdeles forbundet med store Vanskeligheder at erholde paa lidelige Opgaver over de importerede Varers Oprindelse.

Handel.

Importen fra de forenede Riger bestod hovedsagelig af Fiskevarer — Klipfisk, Stokfisk, Røgesild og Ansjos — Medicintran, Jern, Hestekosøm, Tændstikker og Papir.

Klipfisk. Ved Sæsonens Begyndelse forefandtes ingen Beholdning af norsk Vare og da Nyfischen var god, fandt Partierne i Regelen hurtig Afsetning efterhvert som de ankom. Norsk Klipfisk konsumeres hovedsagelig i Provinsen, medens man i selve Neapel for en væsentlig Del anvender fransk Fisk samt Labrador og Gaspé. Den vigtigste Sæson er fra September til Marts. Man foretrækker her middelstor Fisk, som ei bør veie mere

end $\frac{1}{2}$ à 1 Kg. Fisken bør derhos være tør, hvid og fast i Kjødet, den ankommer dels løs, dels i Baller à 50 Kg. Den almindelige Betalingsmaade er 90 Dages Accept mod Udlevering af vedk. Dokumenter. Norsk Klipfisk vinder mere og mere Terrain i Neapels Distrikt. De høje Priser, som i det forløbne Aar forlangtes for Labrador og Gaspé samt Oliehøstens heldige Udfald i Apulsin bidrog til at Efterspørgselen efter norsk Fisk var livlig. Den første Ladning Nyfisk ankom hertil 3die Juni (1892 15de Juni).

Norsk Klipfisk betingede gennemsnitlig Lire 60 à 65, Labrador L. 60 à 65, Gaspé L. 70 à 72, fransk (lavé) L. 68; alt pr. 100 Kg.

Stokfisk fandt ogsaa hurtig Afsætning uagtet Kvantiteten tildels var mindre god. De mest gangbare Sorter ere: almindelig Hollænder, italiensk Sortering, Hyse og Lange. Neapel ansees at være et godt Marked for billig og slet Vare, som ikke kan omsættet paa andre Pladser. Naar den direkte Import af Stokfisk i 1893 var forholdsvis liden, maa Aarsagen dertil nærmest søges i den Omstændighed, at man ikke kunde tilfredsstille Behovet, idet Beholdningen i Norge var meget limiteret.

Priserne vare faste til følgende Noteringer: almindelige Hollænder L. 70 à 72, Italiener L. 60 à 62, Hyse L. 47.

Fra 30 norske Fartøier udlossedes i Neapel: 2 012 950 Kg. Klipfisk og 608 100 Kg. Stokfisk (1892 henholdsvis 1 680 470 og 560 400 Kg.).

Ifølge officiel Opgave fra Toldboden skulde Totalimporten af Fiskevarer til Neapel have udgjort 5 906 719 Kg. mod 6 926 000 i 1892 og 5 741 216 i 1891.

Til Bari importeredes 769 500 Kg. Klipfisk og 48 000 Kg. Stokfisk.

Klipfisken betingede L. 58 à 65 og Stokfisken L. 58 à 62.

I Brindisi udlossedes fra 2 norske Fartøier: 37 000 Kg. Klipfisk og 43 500 Kg. Stokfisk.

Ogsaa i det forløbne Aar viste der sig Tendens til at Fiskeimporten fra Norge til Neapels Distrikt mere og mere vil gaa over til Detaljisterne, medens den tidligere var koncentreret paa ganske faa Hænder og paa Grund af de lettere Transportmidler er det sandsynligt, at dette Forhold vil vedvare, uagtet de større Importører søger at forebygge den stadig tiltagende Konkurrence.

Røgeseild. Man anser, at vor Sild maaske kunne blive Gjenstand for større Import end hidindtil var Tilfældet, uagtet den har en meget farlig Konkurrent i Yarmouthsilden, hvoraf Markedet i Regelen er overfyldt. Via Genua ankom nogle mindre Partier norsk Røgeseild, som betingede L. 7 pr. Kasse, indeholdende 50 Sild, og L. 32 pr. Halvtønde. (Detaljisterne holdt den i 25 à 30 cent pr. Stykke).

Yarmouthsilden opnaaede L. 25 pr. Barrel à ca. 600 Stk. og 7 cnt. i Detalje. Priserne variere dog meget efter Aarstiden. Den bedste Saison er fra December til Marts. Foruden de ovennævnte Sorter indføres betydelige Kvanta pressede Pilchards og Sardiner i Fade.

Ansjos er endnu lidet kjendt her paa Pladsen, hvorfor der blot omsattes et ubetydeligt Parti, som betingede L. 4 pr. Trædunk.

Medicintran ankom i mindre Partier via Hamburg og Genua. Norsk Vare opnaaede L. 1.50 pr. Flaske (250 Gram), engelsk L. 2.50 pr. Liter; hos Apothekere stillede Priserne sig ca. 50 % høiere.

Jern. Fra Sverige indførtes ca. 850 Tons (1892 ca. 550 T.) hvoraf ca. 600 Tons turde være anvendt til Fabrikation af Spiger, Spader

og Hakker. Til andre Øiemed benyttes hovedsagelig ringere Sorter, uagtet man anerkjender det svenske Jerns gode Egenskaber.

Salgsprisen var: svensk Jern L. 33 à 40, Best L. 25 à 28, ringere Vare L. 20 à 26 pr. 100 Kg.

Hesteskosøm. Ifølge foreliggende Opgave udgjorde Importen til Neapel 91 500 Kg., hvoraf 46 500 Kg. kom fra Sverige, 30 000 Kg. fra Norditalien og 15 000 Kg. fra Østerrige Paa Grund af den store Konkurrence maatte Fabrikkerne nedsætte Priserne og tildels arbeide uden nogen Fortjeneste. Svensk Søm omtales meget fordelagtig og foretrækkes af de større Importører.

Der noteredes pr. 100 Kg.

	No.	4	5	6	6½	7	7½	8	8½	9
Svensk	L.	135	120	107	102	98	94	93	90	88
Østerrigsk	-	120	110	100	94	90	85	81	80	76
Italiensk	-	104	92	84	78	72	70	68	66	64

Fyrstikker. Den mest gangbare Sort er Voxstikker, som tilvirkes i Italien. Fra Sverige indførtes 18 Kasser (1892 43 Kasser). Aarsagen til den stedfundne Formindskelse maa nærmest søges i den høie Agio, som vanskeliggjorde Importen.

Salgsprisen stillede sig som følger: Sikkerhedsstikker: L. 1.25 pr. 50 Æsker, L. 2.20 pr. 100 Æsker, L. 10 pr. 500 Æsker, L. 18.80 pr. 1 000 Æsker. Italienske Voxstikker L. 2.50 pr. 144 Æsker.

Papir. De forholdsviis høie Transportomkostninger fra de forenede Riger vanskeliggjør fremdeles Konkurrencen med Papirfabrikkerne i Norditalien, Østerrige og Tyskland, hvorfra det Skriv- og Indpakningspapir, som forbruges her, hovedsagelig importeres. Fra Sverige ankom 760 Baller (16 420 Kg.) Papir, som solgtes i Form af Tapeter.

Eskilstunavarer ere for gode og kostbare for dette Marked, hvor Prisen spiller Hovedrollen. Der indførtes kun et lidet Parti Barberknive til Værdi af ca. L. 100.

Af Trælaster importeredes, saavidt bekjendt, intet fra de forenede Riger, da Marinens Værfter i Neapel og Castellammare, som i Regelen forbruger mindre Partier Gran, havde tilstrækkelig Beholdning deraf.

Der er ingen Tvivl om at vor Trælaster maatte kunne anvendes ogsaa til andre Øiemed og naar den ikke har formaaet at vinde større Indpas bør Grunden dertil søges i den beklagelige Omstændighed, at man ved Kontrakt er tvungen til at benytte Pitchpine til de store Byggeforetagender, som besluttedes efter Koleraepidemien i 1884, hvorhos herværende Importører dels eie Skove i Rumænien, dels er bundne til at tage store Kvanta Trælaster fra Østerrige, hvorfra det turde være i deres Interesse at forebygge Indførsel af svensk og norsk Virke.

Ifølge foreliggende Opgave udgjorde Importen i 1893: ca. 8 000 Km. Pitchpine, 46 000 Km. østerrigsk Virke og 11 000 Km. Trælaster fra Rumænien. Priserne vare henholdsvis L. 61 à 62, L. 50 à 53 og L. 55 à 57 pr. Kubikmeter.

Wilh. Klouman.

Leipzig.

Aarsberetning dateret 14 April 1894.

I Sammenligning med de tidligere Aar viser Aaret 1893 vistnok ikke nogen direkte Bedring i økonomisk Henseende, men idetmindste en Standsnings af Nedgangen. Den tyske Udenrigshandel viser saaledes en liden Fremgang mod 1892, medens vor største Konkurrent paa Verdensmarkedet, England, udviser en Tilbagegang, hvorhos maa bemærkes, at Toldkrigen med Rusland og den ringe Udførsel til Nordamerika virkede i tilbagegaaende Retning, ligesom flere andre Omstændigheder. Den tyske Industris store Anstrængelser lagdes blandt andet for Dagen ved Udstillingen i Chicago, hvor ogsaa mange Udstillere fra Leipzig fik Præmier.

Antallet af Konkurser i Leipzig gik ned til 130 mod 153 i 1892. Ogsaa Bygningsvirksomheden viste en liden Stigning. Det gjennemsnitlige Forbrug af Kjød for hver Indvaaner af Leipzig udviser en Forøgelse til 49.65 Kg. mod 47.91 Kg. i 1892, hvoraf man har villet slutte til en Stigning af de almindelige Lønningsforhold. Det samme Resultat fremgaar af Meddelelserne over Lønningsforholdene for Deltagerne i den stedlige Sygekasse.

Messer. Paa Grund af Kolerafaren ophævedes ganske Høstmessen 1892. De hermed forbundne forskellige Forstyrrelser og Uleiligheder viste, at Messerne endnu har en stor Del af sin tidligere Betydning, hvilket ogsaa fremgaar deraf, at man fra andre Hold søger at berøve Leipzig den værdifulde Besiddelse af dets Messer. Disse Berlins Bestræbelser er under Tydsklands nuværende politiske Stilling og de moderne Handelsforhold, ikke at betragte som ganske betydningsløse og ufarlige, skjøndt de ikke er de første Angreb paa Leipziger Messernes Supremati, og det ikke er antageligt, at en saa gammel Institution i en Hast vil kunne overfløies og afskaffes.

Leipziger Messerne er ikke mindre end 625 Aar gamle, da de først blev bevilget ved et Dokument udstedt Aar 1268 af Markgreve Dietrich, medens de Aarsmarkeder, hvoraf disse Messer udviklede sig, allerede stiftedes i Tiden mellem 1176 og 1182 af Markgreve Otto den Rige, hvortil der allerede da kom Sælgere og Kjøbere selv fra fjerne Lande, Traditionen ved endogsaa at fortælle om at der i den førkristelige Tid var Oplag nær Leipzig af alleslags Produkter. Allerede i 1278 bestod i Leipzig det nu for nogle Aar siden opløste Kræmmer (Handelsmands) Gilde. Indtil 1459 fandt kun Paaske- og Michaelismesserne Sted; Nytaarsmesserne opstod først i det nævnte Aar, og alle tre Messer fik i 1466 Bekræftelse og Privilegium af Keiser Freiderich III, der stadfæstedes af de senere Keisere. Desuagtet forsøgtes oftere at afholde konkurrerende Messer i nærliggende Byer, uden at dog Konkurrencen med Leipzig kunde optages, ligesom de konkurrerende Byer maatte opgive sine Messer paa Grund af Leipzigs heftige Paabe-ræbelse af sit Privilegium. Da nu et saadant for Tiden ikke længere existerer, maa Leipzig anstrænge sig for ogsaa uden dette at beholde sin gamle Rang. Paa saadanne Anstrængelser har man ikke ladet det mangle siden forrige Sommer. Allerede først i 1893 dannedes af Handelskammeret et særskilt Messeudskud, til at studere alle Spørgsmaal vedkommende Messerne og Forholdsregler til disses Befordring. Forøget Virksomhed indtraadte, da der i Berlin blev istandbragt en Messe paa Foranledning af

Foreningen for keramiske, Bronze- og Korte- Varer, Legetøi og lignende Brancher i Berlin; denne skulde nærmest kun omfatte enkelte Dele af samtlige Leipzigs Messeartikler, men lod ved Valget af Tiden, kort før Leipziger Messen, befrygte, at man vilde afskjære endel af dens Virksomhed og at efterhaanden yderligere Forsøg ikke vilde udeblive. Allerede i 1ste Halvdel af August kunde Handelskamrene offentliggjøre Navnene paa over 1 000 Firmaer, der afgav den Erklæring, at de ikke vilde deltage i den foreløbige Messe i Berlin. I Virkeligheden var Deltagelsen i denne sidste og de der afsluttede Forretninger ikke af større Betydning, men man lod sig dog ikke dysse i Søvn af Resultaterne af dette første Konkurrenceforsøg, især da der i Berlin vistes stor Seirstillid og en anden Berliner Messe blev fastsat til Marts 1894. Det gjaldt nu først at lære de hidtilværende Messebesøgere Besværginger og Ønsker at kjende. De første angik Mangelen paa tilstrækkelige og hensigtsmæssige Mønstre, Udstillingslokaler, og tidsmæssige Boliger for Messebesøgende til billige Priser, endvidere utilstrækkelig Organisation af Meddelelser af Oplysninger m. m., samt endelig en hensigtsmæssig Tid for Messernes Afholdelse. Man blev snart paa det Rene med Manglernes Afhjælpelse, og allerede ved Messerne i 1893 indførtes en Lettelse i Anmeldelsesvæsenet, Udgivelse af en paalidelig Fremmedliste, Fuldstændiggjørelse af Messeadressebogen og Forbedring af Ordningen af Anvisning af Boliger. Særlig kan mærkes den af Municipalstyrelsen foranstaltede Opgave over Antallet af de til Leipzig under Michaelismessen 1893 ankomne Fremmede og deres Gruppering efter Nationaliteter og andre Distinktioner. Herved naaede man til at opstille to Hovedgrupper, nemlig dem, hvorover man efter deres Stilling, Bopæl, Logi etc., bestemt kunde antage, at de alene var kommet til Leipzig for Messens Skyld, og dem, paa hvilke dette ikke sikkert kunde sluttes. De Førstnævntes Antal viser sig af følgende Opgaver:

	Engrosmessen.	Detailmessen.	Ialt.
A. Handelsdrivende	5 173	5 140	10 313
B. Producenter (Fabrikanter, Haandværkere etc.)	2 169	853	3 022
C. Kunstnere, Artister, Skuespillere, Opvartere	386	498	884
Ialt egentlige Messebesøgende	7 728	6 491	14 219
D. Andre Fremmede	3 334	8 439	11 773
Summa	11 062	14 930	25 992

Heraf sees at Antallet af Handlende og Artister er temmelig regelmæssig fordelt paa Engrosmessen (1 Uge) og Detailmessen (2—4 Uger), medens Producenter, d. e. overveiende Fabrikanterne, navnlig kommer til Engrosmessen.

Blandt de ankomne Fremmede angives som ankommet fra Norge under Klasse A, 10, B, 1, C, 5 og D 14, ialt 30. Fra Tydskland 23 093 og Østerrige-Ungarn 1 549.

For Paaskemessen 1894 er endvidere truffet følgende Forholdsregler: Der er grundet en Forening af Leipziger Messeinteressenter, der i December 1893 allerede var tiltraadt af 2 000 Messebesøgende, hvis Medlemmer skulde erholde forskellige Prismoderationer, ligesom for denne Insti-

tution de saakaldte Messepriser (høiere Priser), ganske skulde ophøre; hertil har allerede en større Del Hoteleiere forpligtet sig. Foreningen vil udgive et Skrift „Zeitschrift des Leipziger Messverbandes“, der udkommer efter Behov og vil indeholde alle for Messebesøgerne nyttige Meddelelser. Endvidere har den almindelige Huseierforening oprettet et Centralbureau for Meddelelser om Vaaningsrum i Ritterstrasse 4, 1 Etage. Den betydeligste Forbedring er dog Ombygningen af det saakaldte gamle Gewandhaus, der er udført af Byen paa den samme tilhørende Tomt i Byens Centrum. Derved er i Byningens nordlige Fløi tilkommet 44 Rum, der skal tjene som Mønsterværelser. Omkostningerne herved beløber sig til 250—300 000 Mrk.

Mindre let var Afgjørelsen af den bedste Tid for Messernes Afholdelse, hvorved forskellige Interesser har gjort sig gjældende. Herom fremsattes Forespørgsler hos ikke mindre end 1 961 Firmaer, mest Fabrikanter; og der afholdtes Forsamlinger af de forskellige Branchers Interessenter, hvori Medlemmer af Handelskammeret tog Del. Af de indkomne Besvarelser fremgik, at de fleste Messeinteressenter delte sig i to store Grupper, nemlig de, som er interesseret i den saakaldte Mønsterlager-handel, og Detailhandlerne, de Interesserede i Pelsværkshandelen, Læderbranchen og en Del af Klædevarebranchen. Mellem disse Grupper var der især Meningsforskjel om Paaskemessen; hvorimod der gjordes faa Indvendinger mod Forlæggelsen af Høst (Michaelis)messen. Paaskemessens Forlæggelse erklæredes af det første Parti, Mønsterlagerhandlerne, som ganske nødvendig, og dette blev tilraadt af Handelskammeret, navnlig af Hensyn til, at denne Handel egner sig for en større Udvikling end de tidligere Hovedbrancher af den gamle Messehandel (fraseet Læder- og Peltsværksbranchen og den i en særegen Stilling staaende Boghandel).

Mønsterlagerhandelens Begyndelse, der grundede sig paa Handelsforholdenes forandrede Stilling, skriver sig først fra faa Aartier tilbage; de Firmaer, der besøgte Messerne med Mønsterlagre, udgjorde i 1873, 1 409 og er siden steget til 1 608; i dette Tidsrum fremtræder derhos ikke blot en Tilvæxt i de repræsenterede Bedrifters Antal, men endnu mere en Udvikelse af de enkelte Bedrifters Omfang. Det dreier sig her især om følgende Artikler: Porcelæn, Majolika, Stenvarer, Krystal og Glas, Bronze, Støbevarer af Jern og Zink, Aluminium, Alfenide- og Nikkelvarer, Belysningsartikler, alle Metalvarer, Lædervarer og Fotografialbumer, Trævarer, Papirartikler, Bijouterivarer, Japan- og Chinaartikler, kunstige Blomster, Dukker og Legetøi, Jernvarer, Hus- og Kjøkkentøi, Traadvarer, Musikinstrumenter, optiske Varer, Sæber og Parfumerier, Stokke, Pidske, Luxusartikler etc.

Disse Brancher fordrer Paaskemessens tidligere Afholdelse, væsentlig af den Grund, at de Varer, der bestilles af udenlandske Grossister og Exportører skal leveres i Juni, Juli og senest i August, men at under den nuværende Termin for Paaskemessen Fabrikationen ofte slet ikke eller kun med særlige Anstrængelser og Ofre kan effektueres. Derimod har Peltsvare- og Læderhandlerne Interesse i Bibeholdelse af den nugjældende Termin, de første paa Grund af Terminerne for de Londonske Peltsværkauktioner, og de sidstnævnte, især fordi de smaa Garvere, fra hvis Huse de fleste Læder-Messebesøgere rekrutteres, for det Meste ellers ikke vilde kunne faa sine Varer tørre til rette Tid, da de i Regelen ikke har Damp tørkerier, medens Lufttørring i Januar og Februar i Regelen ikke kan foregaa. At Messehandelen i Peltsværk endnu har stor Betydning for hele Europa og Amerika, er almindelig anerkjendt, men heller ikke Læderbranchens Interesse i Messehandelen er ubetydelig, og f. Ex. alene Antallet af de Garvere af Faare-

skind, som kommer til Messen med Varer, anslaaes til 400, medens Kjøberne af de forskjellige Lædersorter beregnes til ca. 2 000. I Textilbranchen er ogsaa den store og den lille Bedrift uenige om Tiden for Messen.

Efter taget Hensyn til de forskjellige Interesser har Handelskammeret i Forening med Byraadet besluttet at andrage hos Ministeriet om at begge Hovedmessers Varighed i Fremtiden begrænses til 22 Dage, saa at Messen begynder og slutter med en Søndag, og at Detailhandelen tilstedes strax fra Messens Begyndelse; at Paaskemessen for Peltsværk, Læder, Klæde og Klædevarer samt Detailhandelen begynder som hidtil, 8 Dage efter Paaske, men at der for alle Mønsterlagerbrancher indrettes en egen tidligere Vaar-messe, der begynder med første Mandag i Marts og slutter Lørdag i den derpaa følgende Uge; at Michaelismessen skal begynde sidste Søndag i August, og Nytaarsmessen første eller anden Mandag i Januar og vare til Lørdag i den derpaa følgende Uge.

Foruden disse Forandringer paatænkes en yderligere Udvikling af andre, allerede bestaaende Institutioner til Handelens Udvikling. Saaledes foregaar i de dertil bestemte Rum i Handelsbørsen regelmæssig Læder- og Garnmesseborser, medens der for den stedse tiltagende Handel med Børster og Hestehaar foruden Messehandelen endnu er indrettet 2 Børstemarkeder, det ene strax efter Søndag Invocavit, det andet sidste Mandag i Juni. Ligesaa foregaar under de to Hovedmesser en af den mellemtydske Papirforening foranstaltet Messe-Fagudstilling til Forevisning af Nyheder og Specialiteter i Papirbranchen.

Peltsværksbranchen havde et gunstigt Aar, navnlig var Paaskemessen paa Grund af den strenge Vinter ret god og næsten alle ankomne Varer udførmedes. Ved Michaelismessen var der færre Besøgende, og Toldkrigen med Rusland virkede hindrende; dog viste sig ogsaa her temmelig Kjøbelyst.

Leipzigs Peltsværkssværksted beherskes af 3 store Varegrupper: Landvaren, den amerikanske og den russiske Vare, baade for Indkjøb (af raa Vare) og Salg (af tilberedt Vare).

For Landoddere, der efterspurgtes fra Amerika, var ved Paaskemessen stor Efterspørgsel og en Stigning i Priser af 30 % imod 1892. Ilder havde god Afsætning til Tydskland og Amerika. I tydsk Ræv var ikke god Afsætning; af Stenmaar solgtes endel til Amerika. Træmaar var godt efterspurgt paa Grund af sin Lighed med Zobel. Sort Kat gik til Amerika og Italien, medens Priserne for broget Kat var lave. For Grævling var Priserne noget stigende.

I amerikansk Vare vare Kjøberne paa Grund af de høie Priser siden de sidste Londonner Auktioner meget tilbageholdende. Mest efterspurgt var Skunks, navnlig Middelsorter. For Oter var ved Paaske mange Kjøbere uagtet de høie Priser, derimod ikke ved Michaelis. Halen paa dette Skind, der benyttes til Besætning paa Damedragter etc., har en Værdi af 1—1½ Mk., medens hele Skindet i Gjennemsnit betales med 3 Mk. (dog for særlig god Vare indtil 20 Mk.). Af Bisam tilbødes store Mængder med liden Afsætning paa begge Messer; ligesaa fandt Bæver kun ringe Afsætning, da Nutria som Masseartikel fik bedre Anvendelse især til billige Besætninger. Af amerikansk Zobel købtes noget. For rød Ræv var Priserne noget lavere,

af Sølvræv og Korsræv, en særlig Luxusartikel, solgtes meget til Rusland, ligesaa Havodder, dette kostbare Peltsværk, hvoraf et enkelt Stykke paa Martsauktionen i London naaede en Pris af £ 215. For Søræv er Efterspørgselen aftaget; af australisk Opossum afsattes ved Paaskemessen især farvet, navnlig naturlig blaafarvet, Vare. Paa Høstmessen var herfor ringe Afsætning.

Af russisk Vare steg Priserne ved Paaskemessen for raa Persianere; derimod solgtes ikke meget Astrachan paa Grund af de vedblivende høje Priser. Breitschwänze var i god Efterspørgsel til Amerika, og Prisen vilde ved Michaelis sikkert være bleven overdrevent dyr, hvis Amerika havde kunnet vedblive at købe. Hermelin, der i flere Aar har været forsømt, havde bedre Efterspørgsel og Priser, navnlig til Frankrig, England og Amerika, hvorimod sibirisk Ekorn ikke let kunde sælges. Kolinsky steg om Vaaren i Pris, da den bruges til Efterligning af Oter, men gik senere tilbage. Grævling og Hvidræv var stigende, men i Thibetskind var Afsætningen kun som sædvanlig. I graa Krimskind, der ellers først ankommer i Juni, viste der sig allerede ved Paaskemesse ny Tilførsel, der solgtes med en Avance af ca. 20 %. Russiske hvide Hænder var ved Paaskemessen meget forsømt, hvorimod russiske Murmeldyr meget efterspurgtes til Sort-og Brunfarvning; ligesaa steg farvet fransk Kanin i Pris.

Lædermesserne frembyder et lidet glædeligt Totalbillede. Kun Paaskemessen viste en noget livligere Efterspørgsel og nogen større Fasthed i de ved Nytaar sunkne Priser, medens Høstmessen kun viste ringe Omsætning. Det tørre Veir om Høsten 1892 medførte et følbart mindre Konsum af Skomagerlæder, hvilket trykkede Nytaarsmessen 1893. Fahlælær, Kips og Blanklæder var vanskelig afsættelig i Messesorteringer, Brandsaalelæder og Vache delte Skjæbne med de øvrige Underlædersorter. Oxelæder solgtes meget billigt, ca. 75 pf. pr. Pund. Faarelædermarkedet var mest belivet, men viste dog nogen Prisnedgang. Raa tyske Hestehuder og Kalveskind holdt de tidligere Priser.

Ved Paaskemessen indtraadte en noget større Konsum paa Grund af Sko- og Støvlefabrikernes gode Sysselsættelse i de tidligere Maaneder.

Tilførslerne var normale. I Saalelæder har de nordtyske Fabrikater ved sin Billighed en væsentlig Indflydelse paa Priserne paa rhinske og bayerske Fabrikater. Prima Saalelæder blev hurtig rømmet, medens ringere Sorter fandt vanskeligere Afsætning. Af Vachelæder solgtes temmelige Mængder. Blanklæder fik for bedste Kvaliteter tilfredsstillende Priser. Kips fik god Afsætning i brun og sort Vare. Kalveskind søgtes i smukt blancheret brun Vare til stigende Priser, ligesaa sorte. Hestelæder solgtes temmelig godt, men Priserne stod ikke i Forhold til Raastoffets. Raa tyske Kalveskind er fra Nytaar til Paaske paa Grund af det amerikanske Markeds Indgriben steget med 15—20 %. Indtil Michaelismessen gik dog denne Prisstigning atter ganske tabt, især fordi Amerika bragte store Masser af raa Kalveskind paa det tyske Marked. Ogsaa raa tyske Oxehuder gik 5—10 % tilbage i Pris, tildels foranlediget ved Masseslagtnng paa Grund af Fodermangel.

Antallet af Besøgere ved de under Messerne afholdte særskilte Lædermesser var: Nytaar ca. 275 Interessenter, Paaske 400, Michaelis 225.

I Textilbranchen var Nytaarsmessen for Stoffe bedre end ellers, især for glatte, sorte Sager. Afsætningen befordredes ved de til høj Fuldkommenhed bragte Farvemethoder, der tilsteder at farve i ligesaa prægtige Toner som Silke. Kamgarnstoffer var paa Grund af Modens Retning mod Cheviot næsten usælgelige. Forkjærligheden for Cheviot herskede ogsaa ved Paaske- og Michaelismessen, hvilken sidste dog forløb ret ugunstigt for Klædesbranchen, idet den varme Sommer formindskede Konsumenten. Tilførslerne var normale, og Priserne i det Hele faste. Paa Fabrikstederne selv var der temmelig god Beskæftigelse.

Ved Michaelismessen gik, under den dermed forbundne Bomulds- og Lingarnsbørs paa Grund af ringere Forretning for Lingarn, Priserne op i Forening med Stigningen for Raamaterialet. Paa Grund heraf var Priserne for Linvarer, Bord- og Sengeartikler faste. For Uld- og Bomulds Sengetæpper var der god Efterspørgsel, mindre god for trykkede Calicos og Møbelstoffer. I Bomuldsfløiel (Velvet) søgtes især billige Kvaliteter eller kun de allerbedste; Priserne var stigende. Apoldaer Fantasiartikler og uldne Strømpevarer var lidet efterspurgt.

Artiklerne Børster og Hestehaar har i de sidste Aar faaet stedse større Betydning for Messerne, især da der afholdes særskilte Børstemarkeder i Februar og Juni udenfor Messerne. Omsætningen ved disse Messer og Markeder i disse Artikler anslaaes til 25 Mill. Mk. aarlig. Børster og Hestehaar faaes især fra Rusland og udføres næsten til alle Europas Lande og de forenede Stater. I Leipzig er næsten altid store Mængder deraf paa Lager. Priserne paa Børster gik stærkt op ved Nytaar, og Tilførslerne i Juni anslaaes til 3 Mill. Mk. Høstmessen medførte en Prisnedgang, mest for stærk Vare.

Til Underretning for norske Messebesøgere gjøres opmærksom paa den i den Serbeske Boghandel solgte Messeadressebog, der indeholder Navne paa de Fabrikanten, som besøger Messen, omhyggelig ordnet efter Brancher og Bopæl. Enhver Fabrikant, der besøger Messen, burde sørge for at blive indført i denne Adressebog.

Foruden med Messespørgsmaalet har Leipzigs Handelsstand særlig beskæftiget sig med den nu allerede for 25 Aar siden først opstaaede Kanalsag, nemlig Spørgsmaalet om Leipzigs Forbindelse med Elben. For denne Forbindelse er flere Projekter fremsat, for hvilke de anslaaede Omkostninger dreier sig mellem ca. 30 og 44 Mill. Mark. Da imidlertid saavel den preussiske som den sachsiske Regjering har erklæret ikke at kunne deltage direkte i disse Foretagender, er der indgivet Andragende til den sachsiske Landdag om Statens Overtagelse af Anlæg af en Kanal mellem Elster og Saale fra Leipzig til Creypau.

Der er paa Foranledning af Handelskammeret nedsat en Komite til at forberede Afholdelse af en Udstilling i Leipzig i 1895 omfattende Kongeriget Sachsen og de thüringske Stater. I 1894 vil hersteds finde Sted en Fagudstilling af Leipzigs Bogbinderforening i Anledning af dens 330 aarige Bestaaen, omfattende alle Frembringelser af Bogbinderiet og dermed forbundne Bedrifter, med tilhørende Maskiner, Værktøj, Raastoffer og Materialier. Det er antageligt, at der i de nærmeste Aar hertil vil slutte sig andre Fagudstillinger, der af mange ansees for at gjøre mere Nytte

end de almindelige Udstillinger. Haand i Haand hermed gaar Ønsket om at istandbringe en permanent Industriudstilling i Leipzig omfattende saavel den store som den mindre Bedrift. Der paatænkes i denne Hensigt opbygget et nyt Hus ligeoverfor Handelsbørsen, beregnet paa 600 Udstillere og en Udgift af 250 000 M.

Leipzig havde i 1890 med Forstæderne 357 122 Indbyggere. Af disse var 1 992 erhvervsdygtige Israeliter, hvoraf atter 1 099 var sysselsat med Handel. Af de erhvervsdygtige Indvaanere, 172 345, var anbragt i Handel 20 158, i Trykning, Indbinding af Bøger samt Boghandel 15 067, Bygningsvæsen 14 224 etc. Byens Indtægter var ca. 21 Mill. Mark og Udgifterne ca. 21.6 Mill. M. En stor Indflydelse paa Byens Budget har den Omstændighed havt, at de Byen tilhørende Kuxer i Mansfelder Kobber- og Sølvværk, der i 1891 indbragte 364 640 M., i 1892 og 1893 ikke gav noget Udbytte.

I 1893 afholdtes en international Haveudstilling, hvori deltog 565 Udstillere.

Man venter sig betydelige Fordele for Trafiken i Byen af Oprettelsen af et Net af elektriske Jernbaner, der skal sættes i Drift samtidig med den til Siemens og Halske concessionerede Opbyggelse af et elektrisk Belysningsapparat.

Sundhedstilstanden var i Aaret normal. Der forekom intet Tilfælde af Kolera.

v. Stieglitz
Vicekonsul.

Mexiko.

Af norske Skibe ankom fra Norge i Ballast 1 dr. 361 T., og fra andre Lande med Ladning 37 dr. 15 634 T., og i Ballast 50 dr. 17 383 T., ialt 88 dr. 33 379 T., hvoraf Dampskibe 25 dr. 12 671 T. Af de ankomne var til Laguna de Terminos 46 dr. 14 365 T., Frontera 3, 1 094 T., Progreso 26, 11 096 T., Tampico 13, 6 823 T.

Til fremmede Lande afgik med Ladning 79 norske Skibe dr. 30 205 T. og i Ballast 16, dr. 7 989 T. Erlagte Konsulatafgifter § 750.69.

Af svenske Skibe ankom 3 dr. 935 T. Erlagte Konsulatafgifter § 30.82.

Aarsberetning dateret 27 April 1894.

Man opstiller i Mexiko mørke Spaadomme paa Grund af Sølvets Nedgang i Pris, men det maa erindres, at Landet har andre Resurser end Sølvgruber, i sit Agerbrug, Skov, Jern- og Kobbergruber etc. Landets Fabrikker begunstiges ved den høie Kurs og vil efterhaanden producere mere af Textiler, Papir og andre herværende Konsumtionsartikler. Hvad Mexico

vinder ved Selvforsyning bliver et Tab for fremmede Nationer, der ikke har søgt at forebygge den urimelig store Nedgang i Sølvets Værdi.

Dog vil Mexico ikke ophøre at indføre en stor Del fremmede Varer. Eftersom dets Export tiltager og udvikler sig paa en sund Maade vil Landet lettere kunne købe udenlands, da det vil kunne give Noget igjen for fremmede Varer. Handelen med Udlandet er gjensidig; man maa haade købe og sælge. De ubehagelige Følger af vor Handels Omdannelse under nye Forhold vil kunne blive mærkbare i en forholdsvis kort Tid og det er ikke rimeligt at Standsningen af Landets Fremgang vil blive andet end midlertidig.

Mexico har kun den Trøst, at ikke det alene, men hele Verden vil lide ved Sølvets Prisfald. Hver Dag som gaar uden en samlet Bevægelse fra de store Nationers Side til Bedste for Sølvet forøger Faren for Verdenshandelen. Englands og Tydsklands Handel med Orienten og sølvbrugende Lande paa denne Halvkugle er i stor Fare. Kunderne blandt disse Nationer mister sin Kjøbeevne, og Myntspørgsmaalet vil blive tvunget ind paa Europa som et der berører dets Fabrik- og Handelsinteresser. Man har først nu begyndt at føle Nedgangen i Værdien af den største Del af Verdens Penge. Mexiko kan, hvis det behøver, beklæde sit Folk med Produkterne af sine egne Spiderier, og føde sin Befolkning. Europa kan ikke føde sig selv, og kan ikke miste sin fremmede Handel uden at ødelægge sine Fabriker og bringe Elendighed blandt Millioner Arbeidere. Udsigterne er ti Gange værre for Europa end for det latinske Amerika. Englands Handel med Orienten gaar allerede stærkt tilbage. Fra Calcutta til Hongkong opløfter organiserede Foreninger af britiske Handlende et Nødskrig.

Kursen paa Udlandet forbliver fast med ringe Efterspørgsel. Den fornyede Virksomhed i Handel med faste Eiendomme viser at private Kapitalister atter kommer paa Markedet, og det er bekendt, at de har givet Laan under de regulære Rater. Udenfor Forretningscentret er der betydelig Virksomhed i Husbygning. Hovedstaden gaar utvivlsomt frem, og Befolkningen trækker sig henimod de fjernere Dele af Byen, der hvert Aar frembyder elegantre Boliger. Disse Omstændigheder bekræfter den Tro, at Landet har overstaaet det finansielle Tryk bedre end de fleste andre. Der er en mærkelig Livskraft i Mexikos Handel, der har modstaaet et voldsomt Pres uden Panik. Dette har allerede tildraget sig Opmærksomhed i Udlandets Presse.

Kolonisation. Indirekte vinder Landet ved Sølvets lave Pris, da Efterspørgselen stedse stiger efter Jord passende for Kaffe og anden Dyrkning; dette forklares ved den Stimulants, som Agerbruget faar ved den høje Kurs, der begunstiger alle Exportører af tropiske Hovedprodukter. Svenske Kolonister fra den nordlige Republiks nordvestlige Stater begynder at besætte Jordeiendomme her, og i London er der en Bevægelse for at bringe over 5 000 Kolonister for at drive Kaffedyrkning i Chiapas, under Ledelse af Frelsesarmeen. Temmelig tarvelige Detaljer er meddelt om en Kolonisationsplan, fremsat af en fremragende Jordeier. Han vil foreslaa at dele sin Eiendom i smaa Lodder og overlade til Settlere et Areal paa 5 000 Kv. Varas hver med Tilbud om at sælge dem større Strækninger paa lette Betalingsvilkaar. Ved saaledes at bortgive endel af sin Jord haaber han at kunne sælge Resten. Eiendommen siges at være sundt beliggende og egner sig for Gummi, Bomuld, Tobak, Sukkerrør, Kaffe, Kakao, Vanille etc. Der projekteres samtidig en Nedsættelse af belgiske Kolonister i

Staten Michoacan. Hr. J. Verplanken, en Belgier, der driver Forretning i Patzcuaro, nævnes som denne Plans Grundlægger. Kolonisterne skal drive Agerbrug. Hr. Juan Lara Severino har af Regjeringen kjøbt 300 000 Hektarer offentligt Land for Kolonisering i Staten Campeche og i Yucatan. Hr. Sho Nemoto, Japans specielle Immigrationskommissionær, skriver fra Acapulco, forinden sin Hjemreise, at han er bleven meget slaaet af Jordens Rigdom i Departementet Soconusco i Staten Chiapas, der har den bedste Jord, han har seet paa sine Undersøgelser. Han skriver ogsaa at han har fundet udmærket Jord, vel skikket til at koloniseres af hans Landsmænd, paa Jordtangen Tehuantepec, der snart vil blive sat i Jernbaneforbindelse med de to Kyster. Chiapas behøver efter hans Udsagn Jernbaner og vil med et godt Veisystem blive en rig Stat.

En anden japanesisk Kolonisationsagent har udsendt et Cirkulære til Jordeiere i Sinaloa angivende de Betingelser, hvorpaa han vil indføre Landarbeidere fra Japan. Han foreslaar, at Personer, der har Land passende for Kolonisation, skal etablere Japanesiske Emigranter derpaa —, en Familie for hver 50 Hektar. Efter 5 Aars Forløb skulde hvert Familieoverhoved faa fri Besiddelse af $\frac{2}{5}$ af den af ham dyrkede Jord. Grundeierne skulde betale Kolonisternes Reise fra Japan til Sinaloa, men hvis de ikke vil gjøre dette, foreslaar han Oprettelse af et Kolonisationsselskab omfattende Grundeierne og ham selv, hvoraf de første skaffer Grund, Redskaber, Sædekorn etc., Bygningsmaterialier m. m., medens han skulde betale Reisen. Som en nødvendig Betingelse for et heldigt Udfald anfører han at Jorden maa være forsynet med Vand eller Midler til at skaffe saadant paa kunstig Vis. Man maa haabe, at Sinaloa vil benytte denne gode Leilighed til at udvikle sit Agerbrug.

Agerbrug. Fortegnelsen af de Prisbelønninger, som Mexiko vandt ved Chicagoudstillingen for Agerbrugsprodukter er meget tilfredsstillende. De indbefatter saadanne for Kaffe, Kakao, Tobak, Pebere, Sukkerrør og Sukker, Mais etc. Man venter sig meget af denne Udstilling i Retning af Anbringelse af amerikansk Kapital i Mexiko. Der siges at foreligge Plan til Oprettelse af en mexikansk Agerbrugsbank efter Mønster af de tyske territoriale Banker. Ved at kunne skaffe Jordeiere Penge til rimelige Renter vil en saadan Bank fylde et stort Savn.

I offentliggjorte Meddelelser skildres Isthmen Tehuantepec som særlig gunstig for Dyrkning af Kaffe, der skal lønne sig langt bedre her end i Cordova og Oaxaca. Paa Grund af Jordens store Frugtbarhed spreder Træerne sig saa stærkt, at de for ikke at voxer i hverandre maa plantes 3—4 Yards fra hinanden. Træerne begynder at bære tre Aar efter Plantningen og vil, naar de er i fuld Kraft, i 5 Aar give stort Udbytte. Paa Plantagen Pena Blanca giver hvert Træ i Gjennemsnit $3\frac{1}{2}$ Pund, medens Udbyttet paa de to forannævnte Steder kun er $\frac{1}{2}$ — $1\frac{1}{2}$ Pund. Der paa staaes, at skjønt Kaffe træet paa Isthmen behøver Skygge, vil Skyggetræerne, (Rubber) i Løbet af 7 Aar give større Udbytte end selve Kaffe og formidske Omkostningerne.

Kaffedyrkningen tiltager i Tancitan, en Del af Distriktet Umapam i Michoacan. Den høje Præmie paa Guld begunstiger meget denne Industri, der lover at blive den mest fordelagtige af alle her i Landet.

Sukkerdyrkningen trives i Mocoreto Distriktet i Staten Sinalva. En af de største Møller har netop begyndt at male, og venter at skulle levere 3 000 Cargas Sukker.

Tobakshøsten i Los Tuxtlas, Veracruz lover at blive af udmærket Kvalitet og betydelig. Den bedste Tobak dyrkes i Camoapam ved San Andres Tuxtla.

Hvededyrkning i stor Maalestok foregaar i San Quintin, nedre Californien, hvor 1 000 Acres er beplantet paa San Simm Ranchoen. De store Frugtplantninger er ogsaa lykkedes særdeles godt. Af Figen-, Aprikos- og Ferskentræer er nogle 5 Fod høje. Appelsinhøsten i Nuevo Leon var meget god. De bedste Appelsiner i denne Stat dyrkes ved Montemoreloj, Linares, Santiago og Allende. Store Mængder er udført til de forenede Stater til gode Priser.

Grubedrift. Der er dannet et nyt Selskab, til Drift af Jernleierne ved Durango i stor Maalestok. Kviksølvgruberne i Guadalcasar opgives at have forbedret sin Stilling, og uddelte en Dividende af 10 pCt. Ligesaa skal det amerikanske Syndikat, der undersøger Kulgruberne San Marcial i Sonora, være vel tilfreds med Resultatet. Smeltehytten i Velardenagruben er nu aabnet og vil ogsaa overtage Smeltning for andre Gruber.

Import. For de sidste to Aar foreligge ingen officiel Statistik. De nylig publicerede Opgaver for 1890—91 viser Oprindelseslandene for de indførte Varer. Fraregnet de todfri Artikler, som Jernbanemateriel, Staal for Grubedrift, Kul, etc., falder Importen i følgende Hovedklasser: 1) Bomuld og Fabrikater deraf, 25 pCt.; 2) Fødevarer, Vin og Spirituosa, 19 pCt.; 3) Jern og Staal og Fabrikater deraf, $6\frac{1}{2}$ pCt.; 4) Uld og Fabrikater deraf, $6\frac{1}{2}$ pCt.; 5) Droger og Kemikalier, $5\frac{1}{2}$ pCt.; 6) Papir og Fabrikater deraf, $4\frac{1}{2}$ pCt.

Raa Bomuldsvarer indføres især fra de forenede Stater. Af Indførselen af Bomuldsvarer udgjøres omtrent 60 pCt. af Tøier, navnlig af simple Sorter. Heraf kommer ca. 60 pCt. fra England, 30 pCt. fra de forenede Stater, Resten fra Frankrige og Tyskland.

Af Fødevarer udgjøres ca. 25 pCt. af Vin og Brændevin, der indføres fra Frankrige og Spanien med næsten lige Andele, samt lidt fra de forenede Stater og Italien. $\frac{3}{4}$ af det indførte Øl kommer fra de forenede Stater, og næsten hele Resten fra Tyskland. Byg, Hvede, Mais, Mel, Biscuits, frisk Frugt og Grønsager, Poteter og Fedt, ialt $\frac{1}{4}$ af samtlige indførte Fødevarer, kommer næsten udelukkende fra de forenede Stater, hvorfra ogsaa hovedsagelig indføres andre Varer, saasom preserveret Fisk og Kød, Ost, nedlagt Frugt, Sardiner (hvoraf der er stort Forbrug) og Krydderier.

Næsten alt raat Jern og Staal indføres i omtrent lige Dele fra de forenede Stater og England, Jernbjælker især fra Belgien. $\frac{3}{4}$ af det bølgeformige Tagjern kommer fra England og Resten fra de forenede Stater og Belgien. De forenede Stater sender $\frac{2}{3}$ af de Redskaber der indføres for Arbeidere; derefter kommer England med $\frac{1}{5}$, og Resten fra Tyskland og Frankrige.

$\frac{2}{3}$ af Spiger, Skruer og Søm kommer fra de forenede Stater og Resten fra Tyskland, Frankrige og i mindre Dele fra England.

Af Uldvarer repræsenteres ca. 65 pCt. af Tøier, hvorefter de lettere er mest efterspurgt. Næsten Halvdelen heraf kommer fra Frankrige og $\frac{1}{4}$ fra England samt Resten fra Tyskland, de forenede Stater og Belgien. Strømpevarer kommer især fra Tyskland og Frankrige samt lidt fra de forenede Stater. Af færdige Klæder indføres 55 pCt. fra de forenede Stater og næsten alt det Øvrige fra Frankrige. Af Uldtepper indføres forholdsvis lidt, især fra England.

Af Droger og Kemikalier repræsenteres 36 pCt. af Indførselen af Mineralolier, der kommer fra de forenede Stater, Tyskland, Frankrige og, for en mindre Del, fra England. Af de egentlige Droger og Kemikalier kommer 60 pCt. fra de forenede Stater, 26 pCt. fra Frankrige og Resten fra Tydskland og England.

Papir. Pak- og Trykpapir tilvirkes i betydelig Mængde i Mexiko, hvorfor Indførselen er forholdsvis ringe. Den kommer især fra de forenede Stater og Tyskland. En stor Mængde Papir til Cigaretter, samt Skrivpapir af en særskilt Slags indføres fra Spanien. Almindelig Foolscap og Brevpapir indføres fra de forenede Stater, Tyskland, Frankrige og England. Trykte Bøger og Musik kommer fra Frankrige, Spanien og de forenede Stater. Trykte Blanketter, hvoraf meget indføres, kommer næsten udelukkende fra de forenede Stater, samt Spillekort fra det sidstnævnte Land og Spanien.

Dette Lands Handel er vel værd Opmærksomhed, jo stærkere Konkurrencen bliver i andre Lande. Skjøndt Mexiko ikke frembyder saa store Udsigter til stor Gevinst som andre Lande, da Tendentserne i Handel og Spekulation er ultra-konservative, er paa den anden Side Handlende ikke her udsat for stor Resiko. Et Bevis for den store Redelighed, der har hersket i Handel, er at der, tiltrods for de store Tab, som er opstaaet ved tre gjentagne Uaar, ikke har været nogen større Fallitter.

Exporten gaar stadig frem. Den bestaar især af Olier, Rum og Spirituosa, urensset Bomuld, Ædelstene og ædle Metaller, levende Dyr, Indigo, Ris, Sukker, Kaffe, Chicle, Kul, Kakao, Rubber, Kobber, Perlemoder, Garverbark, Chile, Aloessents, Bønner, Frugter, Talg, Guano, Henequen, Citroner, Træsorter, Marmor, Kobbermalm, fine Perler, Raasukker, Bly, Fjær, Tobak, Hvide, Vanille, Zarzaparilla, Skind og Huder, Uld, Tin, Hvidløg, Mahogni, Farvetræ, Jalap, Honning.

Jernbaner. Gjenoptagelsen af Arbeidet paa Tehuantepec Banen skal nu være afgjort ved ny Overenskomst med Kontraktørerne, Messrs Stanhope og Hampson. I Juli Maaned ventes Tog at skulle aabnes mellem det stille Hav og Golfen. Den mexikanske (Veraeruz) Bane har modtaget Reparation og Forbedringer.

Skibsfart. Det nye Fyrtaarn paa Øen Sacrificios ved Veracruz skal aabnes 2 April 1894. Fyrtaarnsystemet ved Veracruz vil da bestaa af følgende Stationer: A. Benito Juarez Fyr. Geographisk Beliggenhed 96°, 8', 19" L. V. for Greenwich, 19°, 12', 6" N. Fyret er katadioptrisk af 4de Klasse og viser et Blink hvert Minut. Lysfocus er 31.50 M. over Havfladen. Den geographiske Synsvidde er 15 Miles for en Iagttagers staaende 5 m over Havfladen. Fyret er anbragt i Taarnet paa det gamle Kloster San Francisco i Byen Veracruz. Taarnet er malet med hvide søileagtige Striber, og Kuppelen grøn.

B. Pierfyret, dioptrisk af 6te Klasse, hvidt og stadigt Lys med 3 røde Sektorer, en dækkende Blanquilla Banken indtil Punta Gorda, den anden La Gallega og La Lavandera Bankerne, og den tredje Hornos Rev. Synsvidden er 7 Miles for en Iagttagers staaende 5 M. over Vandlinien.

C. Fyrtaarn paa Øen Sacrificios, 96°, 5', 27" L. V. for Greenwich, 19°, 10' 24" N B. Apparatet er katadioptrisk af 4de Klasse, Lyset hvidt og fast med følgende Sektorer: En rød dækkende La Gallegas Rev, en intens hvid sex Grader i Bredde mellem La Gallega og La Blanquilla, en

mørk dækkende La Blanquilla Bankerne, en hvid, 8 Grader i Bredde mellem La Blanquilla og La Anegada de Adentro, en rød dækkende Anegada de Adentro og La Isla Verde, en Sektor 100° i Bredde med hvidt Blink hvert 6te Sekund, og et fast hvidt Lys til Betegning af Ankerpladsen. Lys-focus er 9 M. over Havfladen, Synskredsen 8 Miles for en lagttager staaende 5 M. over Havfladen. Fyret staar paa et rødt Taarn.

Guaymas. (Vicekonsul Lunds Indberetning). Aaret 1893 har ikke været saa godt i Sonora som de tidligere. Sølvets lave Pris og tilsvarende høi Kurs skadede meget Forretningen og denne Stat, ligesom hele Landet, lider heraf indtil en international Ordning kan træffes til at skaffe Sølv fuld Pengeværdi. Høsten var middels.

Indførsel. Der ankom flere Skibe med Stykgods fra Europa. Maa-nedlige Dampskibe fra San Francisco bragte i Regelen fulde Ladninger. Der var god Indførsel af Trælaster fra Puget Sound og Humboldt Bay, California.

Udførselen gik til de forenede Stater. Sølvexporten gik meget tilbage. Appelsinhøsten bliver snart færdig til Export; alt gaar til de forenede Stater.

Paa Grund af Regnmangel slog Kornhøsten feil, men adskillig Bomuld blev indhøstet. Dyrkning af Appelsiner tiltager stadig.

Ingen norske Skibe ankom i Aaret. Ladninger fra Europa ankommer sædvanlig i tyske eller danske Skibe, Trælaster fra California og Washington i amerikanske. Trælastfragterne var lave, Guld $\$ 7\frac{1}{2}$ —7 pr. 1 000 Fod. Returfragt til San Francisco kan undertiden faaes fra San Marcos Ø i Golfen og fra sydligere Havne. Istedetfor Ruteskibet „Newbern“, der forliste, indkøbtes af samme Selskab Dampskibet „St. Paul“ til regelmæssig Fart paa San Francisco. Det mexikanske Dampskib „Alesandro“ gaar mellem Kysthavnene indtil Manzanillo, hvorhos vi har 2 andre Dampskibe i Fart paa Kysten, samt 2 andre tilhørende et fransk Selskab; endvidere en Flaade af kystfarende Skonnerter.

Af Gruber er ingen solgt i Aaret, men derimod flere nedlagt. Af de største Gruber i Sonora kan nævnes Colorado og La Dura ved Barranca. Cienega Guldgrube drives med over 1 000 Arbeidere og lønner sig godt.

San Marcials Anthracitkulgruber er overdraget til et amerikansk Selskab. Disse Kul skal staa ved Siden af de pensylvanske, og vil antagelig meget befordre Skibsfarten her.

Saltleierne paa Carmen Øen, der tilhører et amerikansk Selskab, er ikke bleven drevet med Fordel, og Selskabet har derfor solgt Øen til den tidligere Eier, der nu skal drive den for egen Regning.

Byen har faaet en udmærket Vandledning og vil faa elektrisk Belysning samt flere andre nye Indretninger.

Yakeeindianerne foretager undertiden Røvertog i Egnen, skjøndt Regjeringen holder en Styrke af 2 000 Mænd; adskillige af disse Indianere er imidlertid fast bosat som Agerdyrkere og Grubearbeidere, samt Perlefiskere ved Kysten.

Siden min sidste Rapport er Havnen erklæret for en „Bonded Warehouse Port“, og Varer, der ankommer med Jernbane eller Skibe, vil efter 1 Januar 1894 ikke som tidligere behøve at erlægge fulde Toldafgifter. Importører kan oplægge sine Varer i Toldbodens Pakhuse og betale Told

deraf, eftersom de udtages. Et storartet Toldpakhus er bygget for den lokale Trafik og et andet ved Jernbanens Brygge for Varer, bestemt til Kysthavnene, hvorhen de nu vil kunne gaa „in Bond“, istedetfor at tidligere al Told maatte erlægges paa Forhaand. Dette er en stor Lettelse og vil utvivlsomt ophjælpe Byens Handel.

Skibsudgifterne i mexikanske Havne er som Regel høie, Tonnageafgiften er $\text{Ø } 1.50$ pr. Ton for ethvert Skib, der ankommer med Ladning, alene med Undtagelse af kullastede; Kul er derhos toldfri. Denne Afgift vilde ikke være saa trykkende, hvis Tonnageafgifterne beregnedes efter Registertonnagen, men dette er ikke Tilfældet. Skibene maa ommaales, og Resultatet bliver sædvanlig $\frac{1}{2}$ Gang mere end Registerdrægtigheden. Norske og svenske Skibe er ifølge Traktat fritaget for saadan Ommaaling og betaler alene efter Registertonnagen, hvilket er en betydelig Besparelse.

Det er paafaldende at der ikke er nogen Handel mellem dette Sted og Norge eller Sverige, da der ifølge den svenske Exportkatalog produceres saa mange Artikler i disse Lande, som tiltrænges og kunde sælges her til gode Priser, navnlig Jern og Staal, færdige Huse, Træmasse til Papir, Jern- og Staalmaskiner af alle Slags, Agerbrugsredskaber, Søm, Hestesko, Grubereds-kaber af alle Slags, Jerntraad, Grubepumper, Fyrstikker, Stearinlys, Pilsener Øl og Porter af god Kvalitet, samt salt Fisk. Alle saadanne Varer indføres nu fra Hamburg og de forenede Stater og erlægger saaledes der en Kommission, der kunde undgaaes ved direkte Import. Dette burde have for Øie af Exportører. Den første Skibning vilde rimeligvis ikke lønne sig saa vel, men efterhaanden er jeg sikker paa, at en lønnende Trafik vilde opstaa, navnlig da i denne Havn Varerne kan forblive paa Kreditoplag mod en moderat Oplæggelsesafgift, saa at denne Havn kunde benyttes til Fordeling af Varerne over Sydkysten.

Merida. (Vicekonsul Peirce's Beretning). I 1893 var Forretninger ganske gode her i Staten, skjøndt Importen paa Grund af Sølvets Fald gik tilbage. Udførselen var ca. 354 000 Baller. Ved Aarets Slutning var Handelen meget stille. Der ankom kun faa norske Skibe. Seilskibe efterspurgtes væsentlig for Logwood.

Tampico. (Vicekonsul Claussons Beretning). Handelen er ikke gaaet frem i 1893 og vil stedse blive mere standset paa Grund af den høie fremmede Kurs. Vandet paa Baren er steget til 20 Fod saa alle ankomne Skibe kom ind i Floden; men en ny Banke har dannet sig foran den sydlige Jettée, der senere vil kunne bevirke en Nedgang af Vandet paa Baren.

Mävers.

Barcelona.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	Kr.
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	43	16 328	-	-	43	16 328	-	-	114 150
„ Norge til Vicekon- sulstationerne	75	27 794	-	-	75	27 794	-	-	136 500
„ Sverige til Hoved- stationen	3	2 896	-	-	3	2 896	-	-	48 600
„ Sverige til Vicekon- sulstationerne	4	2 223	-	-	4	2 223	-	-	45 200
„ andre Lande til Ho- vedstationen	45	31 653	4	2 187	49	33 840	-	-	635 400
„ andre Lande til Vi- cekonsulstationerne .	99	54 967	111	54 215	210	109 182	-	-	648 300
Ialt	269	135 861	115	56 402	384	192 263	353	174 175	1 628 150
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Vicekon- sulstationerne	6	2 625	-	-	6	2 625	-	-	36 800
„ Sverige fra Vicekon- sulstationerne	3	1 384	-	-	3	1 384	-	-	19 500
„ andre Lande fra Ho- vedstationen	13	6 025	82	47 039	95	53 064	-	-	49 200
„ andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	157	76 898	127	60 320	284	137 218	-	-	757 200
Ialt	179	86 932	209	107 359	388	194 291	356	176 105	862 700

Af svenske Skibe ankom 142 dr. 97 859 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Pesetas 3 950.85, ved Vicekons. Pes. 9 735.25, hvoraf tilfaldt Konsulsfondet Pes. 4 867 63. Af svenske Skibe ved Hovedst. Pes. 832.30, ved Vicekons. Pes. 5 886.80, hvoraf tilfaldt Konsulsfondet Pes. 2 943.40. Ialt tilfaldt Konsulsfondet Pesetas 12 594.20. Expeditonsafgifter ved Hovedst. for norske Exp. Pes. 377.80, svenske 85.30, fælles Pes. 22, ialt 485.10, hvoraf tilfaldt Konsulsfondet 80 pct. med Pes. 388.08.

Aarsberetning dateret 4 Mai 1894.

Der ankom ialt 353 norske Dampskibe dr. 174 175 Ton, og 31 Seilskibe dr. 18 088 Ton, samt 127 svenske Dampskibe dr. 91 283 Ton og 15 Seilskibe dr. 6 576 Ton, tilsammen Damp- og Seilskibe

	Norske.		Svenske.	
	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.
Aar 1893	384	192 263	112	97 859
— 1892	384	207 090	137	98 955
— 1891	628	297 983	181	123 857

Fordelingen paa Distriktets Havne af de i 1893 ankomne Skibe var:

	Norske				Svenske			
	Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.	
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.
Barcelona . . .	86	47 498	9	5 566	9	7 574	5	2 285
Tarragona . . .	59	29 543	—	—	9	6 961	—	—
Valencia . . .	81	38 409	2	1 162	36	25 208	2	742
Dénia . . .	11	5 033	—	—	12	8 520	—	—
Alicante . . .	55	25 601	1	760	16	11 427	—	—
Torreveja . . .	2	726	8	4 230	1	790	6	2 806
Cartagena . . .	27	12 519	1	820	6	3 864	—	—
Almeria . . .	18	7 853	—	—	14	9 607	—	—
Malaga . . .	11	5 287	4	2 739	21	15 400	—	—
Palma . . .	2	1 172	4	2 036	3	1 932	2	743
Mahon . . .	1	534	2	775	—	—	—	—
Summa	353	174 175	31	18 088	127	91 283	15	6 576

Reisen til hver Havn er her beregnet som et særskilt Fartøj, uagtet samme Skib derunder har besøgt flere af Havnene.

Disse Reiser iværksattes

i 1893 af 85 forskellige norske Dampskibe	dr.	48 607 Tons
i 1892 - 87	—	—
i 1891 - 91	—	—
i 1890 - 93	—	—

Bruttofragterne var i 1893 for norske Skibe:

	Kr.	Kr.	Kr.
Ankomne, Dampskibe	1 303 350,	Seilskibe 324 800,	ialt 1 628 150
Afgaaede,	803 100,	59 600,	862 700
mod for ankomne og afgaaede norske Skibe			

1892, Kr. 2 606 900, 1891, 3 925 600, 1890, 3 861 830

Nedgangen i ankomne Skibe og Fragtbeløb i 1893 og 1892 i Forhold til tidligere Aar er fornemmelig opstaaet ved den betydeligt mindre Export af Vin fra Spanien til Frankrige paa Grund af de høiere Toldsatser derpaa, efterat Traktaten mellem begge Lande var ophørt at gjælde; for denne Transport havde en Mængde Dampskibe fundet Sysselsættelse i Maanedsfraagt.

Ved de lave Fragtsatser i 1893, saavel ved Import til som Export fra Spanien, samt de nuværende større Skibsudgifter faar Rederierne i de fleste Tilfælde kun en ringe Nettobeholdning.

Den fornemste Fragtfart, hvori de norske Skibe fandt Sysselsættelse, var ved Importen:

48 Dampskibe fra Bergen, Christianssund og Aalesund, som udløssede Partier af Klipfisk i Havnene Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona og Barcelona, til mellem 2 og $1\frac{3}{4}$ Pesetas pr. 54 Kg.

2 Seilskibe fra Island med Klipfisk til Barcelona til Fragt Rm. $6\frac{3}{4}$ pr. Sk.℥.

1 Seilskib fra New Foundland med Klipfisk til Malaga til Fragt 2 sh. 3 d pr. Q.℥.

1 Seilskib fra Norge med Bord til Valencia til Fragt frcs. 48 pr. St. Ptb. Std.

2 Damp- og 5 Seilskibe fra Sverige, 5 Damp- og Seilskibe fra Finland med Planker til Fragt mellem 55 og 65 Pesetas pr. Std.

3 Seilskibe fra Nordamerika med Planker til Fragt mellem 45 sh. og 57 sh. 6 d pr. Std.

23 store Dampskibe fra det sorte Hav med Hvode til Barcelona, Tarragona og Valencia, Fragt mellem frcs. 11 og frcs. 16.25 pr. Ton.

1 stort Dampskib fra Savannah med Bomuld til Fragt pr. Rus; og et mindre do., som gjorde 3 Reiser fra Alexandria til Barcelona med samme Vare, til Fragt frcs. 9.25 og 10 pr. Balle.

2 Seilskibe med Copra, og 1 med Gaskul fra Australien til Barcelona, de to første til Fragt £ 2, det sidste til 23 sh. 6 d pr. Ton.

2 Seilskibe fra Nordamerika med Petroleum til Fragt 2½ cts. pr. Gallon.

33 Dampskibe og 3 Seilskibe fra Storbritanien med Stenkul til Fragt mellem 9 sh. og 10 sh. 6 d pr. Ton.

40 Dampskibe med tomme Fade fra Frankrige, hvoraf Losning iværksattes i flere Havne. Heraf var 12 i Maanedsfragt til mellem 5 000 og 10 000 frcs. pr. Maaned, 13 til Fragt pr. Rus og for Resten fra 3 til 5 frcs. pr. Pibe.

Ved Exporten:

Foruden de nævnte 12 Dampskibe i Maanedsfragt fik 29 andre Sysselsættelse med at transportere Vin til Cette, Bordeaux, Nantes, Rouen etc. og 36 med Apelsiner, Hasselnødder etc. fra adskillige af Havnene i Distriktet til England; den største Del befragtedes for en rund Sum for Reisen.

11 Dampskibe fra Denia med Rosiner til England til Fragt mellem 20 og 25 sh. pr. Ton.

17 Dampskibe fra Almeria med Vindruer og anden Frugt til England og 1 do. til Kjøbenhavn til Fragt pr. Rus.

3 Dampskibe fra Malaga til England, 1 Dampskib til Havre og 1 til St. Petersburg med tørrede Frugter og Olie, ligeledes befragtet til en rund Sum for Reisen.

10 Dampskibe fra Cartagena og Alicante med Malm til England til Fragt mellem 6 sh. 6 d og 8 sh. 3 d pr. Ton.

2 Dampskibe og 4 Seilskibe fra Torrevieja til Norge. 3 Seilskibe til Sverige og 1 Seilskib til New York med Salt til Fragt fra 75 Øre til 1 Krone pr. Hekt. til Norge og Sverige og 7 sh. pr. Ton til New York.

I Fragtfart til og fra dette Distrikt anvendes nu fornemlig Dampskibe, der Aar efter Aar har fortrængt Seilskibene, ogsaa ved Transport af Varer, hvorfor tidligere disse udelukkende anvendtes.

Import. Af Klipfisk indførtes til Distriktets Havne i 1893 fra:

Norge, norsk Klipfisk	Kg.	8 331 100
— islandsk —	-	535 700
— norsk Stokfisk	-	89 000
Island, Klipfisk	-	1 457 500
Frankrige, —	-	74 400
Skotland og Shetland, Klipfisk	-	188 400
Newfoundland og Labradorkysten, do.	-	7 448 400

Kg. 18 124 500

I alle Spaniens Havne toldbehandlede af Klip- og Stokfisk:

1893, Kg. 43 719 222 1892, Kg. 42 048 795 1891, Kg. 43 579 106

De Toldkamre, hvori dette iværksattes, var:

	Aar 1892.	Aar 1892.
Barcelona	Kg. 5 810 593	Kg. 6 684 739
Tarragona	- 1 629 849	- 1 615 652
Valencia	- 2 304 448	- 2 385 712
Alicante	- 4 431 928	- 4 658 792
Cartagena	- 1 308 086	- 1 318 317
Malaga	- 3 147 479	- 3 256 058
Almeria	- 7 986	- 80 098
Havnene i Bilbao Distrikt	- 21 227 204	- 20 979 748
Havnene i Cadiz Distrikt	- 2 079 625	- 2 459 656
Ved Landsgrænsen af Frankrige og Portugal	- 101 527	- 140 327
Tilsammen	Kg. 42 048 795	Kg. 43 579 106

Foruden det til Distriktet søværts indførte Kvantum norsk, islandsk og skotsk Klipfisk ankom med Jernbanen til Barcelona og Tarragona i mindre Partier ca. 100 000 Kg.

Den til Spanien indførte Klip- og Tørfisk var efter Opgaver i den officielle Statistik for 1892 produceret i følgende Lande:

	Aar 1892.	Aar 1891.
Norge	Kg. 26 784 390	Kg. 26 463 426
Island	- 1 748 870	- 1 884 151
Frankrige	- 2 543 627	- 5 071 274
Storbritannien og dets Besiddelser i Nordamerika	- 10 712 913	- 9 647 121
Andre Lande og i Transit derifra	- 258 995	- 513 134
Tilsammen	Kg. 42 048 795	Kg. 43 579 106

Ogsaa i 1892 har Dampskibene foruden den norske Klipfisk, fra Bergen medført betydelige Kvantiteter islandsk, hvilken Sort i Regelen sælges til højere Priser end den norske, da den er bedre tilberedt; herved er Forbruget af norsk Fisk formindsket, især i Catalonien.

Importen til Distriktets Havne af den i Frankrige tilberedte Klipfisk gik ned fra Kg. 1 287 600 i 1891 til Kg. 338 200 i 1892 og kun Kg. 74 400 i 1893.

Næsten al den til Distriktet ankomne norske og islandske Klipfisk var rekvireret gennem og for Regning af de forskjellige Foreninger af Fiskehandlerne, der har detaljeret samme.

Til Distriktets Havne indførtes af al Slags Trælast:

Fra Norge:	
Med norske Skibe	m. ³ 1 100
Fra Sverige:	
Med norske Skibe	m. ³ 11 200
- svenske	- 14 100
- andre Nationers Skibe	- 11 800
	- 37 100

Fra Finland:			
Med norske Skibe	m. ³	12 100	
- svenske -	-	7 900	
- andre Nationers Skibe	-	99 100	
			m. ³ 119 100
Fra Nordamerika:			
Med norske Skibe	m. ³	5 700	
- andre Nationers Skibe	-	34 000	
			- 39 700
Fra andre Lande:			
Med andre Nationers Skibe			- 16 000
mod:	Aar 1893	m. ³	213 000
	Aar 1892.	Aar 1891.	
Fra Norge	m. ³	2 900	m. ³ 2 100
- Sverige	-	46 300	- 66 700
- Finland	-	120 800	- 123 700
- Nordamerika og andre Lande	-	51 800	- 68 400
	Tilsammen m. ³	221 800	m. ³ 260 900

I alle Spaniens Havne toldbehandles af alt Slags ordinært Trævirke, saget og hugget, ankommet Sø- og Landveien: 1893 m.³ 458 191, 1892 m.³ 499 245, 1891 m.³ 577 590.

De Toldkamre, hvortil Indførselen fandt Sted, var:

	Aar 1892.	Aar 1891.
Barcelona	m. ³ 90 244	m. ³ 89 838
Taragona	- 9 953	- 14 966
Valencia	- 30 628	- 36 745
Denia	- 24	- 7 278
Alicante	- 37 923	- 35 649
Torreveja	- 459	- 628
Cartagena	- 5 689	- 23 318
Almeria	- 9 209	- 5 200
Malaga	- 24 973	- 25 417
Palma	- 3 433	- 8 488
Mahon	- —	- 1 386
Øvrige Havne i Distriktet	- 9 268	- 12 005
Havnene i Bilbao Distrikt	- 159 724	- 136 846
Havnene i Cadiz Distrikt	- 60 390	- 78 993
Landveien fra Frankrige, Portugal og Gibraltar	- 57 328	- 100 833
	Tilsammen m. ³	m. ³
	499 245	577 590

Efter nu publicerede officielle Opgaver indførtes heraf:

	Aar 1892.	Aar 1891.
Fra Norge	m. ³ 41 936	m. ³ 31 082
- Sverige	- 120 378	- 142 693
- Finland og Rusland	- 152 565	- 131 711
- N. Amerikas forenede Stater	- 25 282	- 35 915

	Aar 1892.	Aar 1891.
Fra Storbritanniens Besiddelser i N. Amerika	m. ³ 7 983	m. ³ 13 333
- Frankrige	- 102 417	- 134 708
- Portugal	- 16 414	- 19 456
- Andre Lande	- 32 270	- 69 692
Tilsammen	m. ³ 499 245	m. ³ 577 590

Paa Grund af de store Beholdninger, der fandtes af Planker og Bord i dette Distrikts Havne ved Begyndelsen af 1893 var Importen deraf fra Norge og Sverige langt mindre end i tidligere Aar.

Efterat de forhøiede Toldafgifter paa høvlede og pløiede Bord, fra 2 til 9 Pesetas pr. m.³, er traadt i Kraft, har ingen Indførsel deraf fundet Sted.

I de i disse Dage publicerede officielle statistiske Opgaver angives som produceret i de forenede Riger følgende af de i Spanien toldbehandlede Artikler:

	Under Aar 1892.		Under Aar 1891.	
	Norge	Sverige	Norge	Sverige
Tjære og Beg Kg.	4 934	10 300	—	21 086
Stangjern, Plader & Staal	—	685 379	—	417 104
Hesteskosøm	13 178	55 361	—	16 250
Træmasse	1 507 604	5 057 413	511 639	3 215 728
Omslagspapir	—	3 218	—	38 750
Pap ordinært	10 000	5 084	—	11 980
Tran af alle Slags og Dyrefedt	47 699	4 464	8 705	6 244
Fiskerogn	614 794	—	1 205 982	—
Øl Liter	306	5 184	9 911	365

Foruden de omtalte Artikler Klipfisk, er til Spanien indført:

	Aar 1893.	Aar 1892.
Glas, ordinært i Flasker metr.-Ton	3 277	4 411
Takjern og Jernskrab	23 348	29 996
Støbte Jernrør og Piller	4 254	6 103
Støbegods i ordinære Artikler	1 847	2 932
Do. fine do	870	1 119
Jern og Staal i Stænger	3 664	5 008
Do. i Plader og Tøndebaand	8 814	12 743
Spiger og Skruer af Jern og Staal	3 133	3 997
Jern og Staaltraad	4 947	6 540
Træmasse for Papirtilvirkning	15 945	14 571
Papir i lange Baner	606	1 248
Kardus- og Omslagspapir	1 203	1 487
Tran og Dyrefedt	5 475	11 747
Huder og Skind, uberedte	8 880	9 191
Guano og andre Gjødningsstoffer	51 683	52 681
Agerbrugsmaskiner	323	541
Motorer og Dampkjedler til Dyrknings- maskiner	2 795	4 556
Saltet Kjød og Tasajo	311	415
Smør	270	206

		Aar 1893.	Aar 1892.
Flesk og Fedt	metr.-Ton	883	4 787
Let saltet og røget Fisk	—	209	90
Konserverede Madvarer	—	68	99
Ost	—	1 138	1 152
Sprit og Brændevin:			
Fra Sverige	Hektl.	—	5 678
- Cuba og Porto Rico	—	56 605	106 632
- Tyskland	—	2	51 863
- Frankrige	—	6	8 053
- Andre Lande	—	314	27 535
Likører	—	500	1 357

Værdien af de fornemste i Spanien fortoldede Varer opgives at have været, i 1893 Pesetas 684 824 976, og i 1892 P.tas 751 723 597.

De her i Distriktet etablerede norske og svenske Firmaer søger, som det er i deres Interesse, at berede Afsætning for de forenede Rigers forskellige Industriprodukter, men disse er desværre for den største Del for dyre til at de kan konkurrere paa Markedet med de indenlandske og andre fremmede, uagtet deres i Regelen gode Kvalitet. Importen indskrænker sig saaledes især til de før omhandlede Produkter, samt Garve- og Medicintran, Fiskeguano, Kalveskind fra Norge, Hesteskosøm og Træmasse fra Norge og Sverige, samt mindre Partier Smør, Ost, Konserver, Øl etc. fra begge Lande, smedet og valset Stangjern og Staal fra Sverige.

Ved Anvendelsen af den nye Toldtarif, hvori Satserne for fint Støbestaal er forhøiet til 25 Pesetas pr. 100 Kg., for Varer fra begunstigede Nationer, blev i nogle af Distriktets Toldhavne valset Bessemer-Martinstaal af svensk Tilvirkning, hvorpaa Satsen er bestemt til Pesetas 9.50 pr. 100 Kg., anseet som Støbestaal paa Grund af sin udmærkede Kvalitet, men det lykkedes Legationen at ordne Sagen, idet i modsat Fald Importen under de høie Toldsatser vilde blevet umulig.

Uagtet den store Konkurrence, der raader ved Salg til Papirfabrikanterne af Bisulfit og mekanisk Træmasse, har dog Agenterne for de norske og svenske Tilvirkere deraf lykkedes i den senere Tid at kontrahere betydelige Partier til Levering for antagelige Priser.

Saalænge Handelstraktaten med Tydskland ikke er godkjendt af Cortes, og saaledes Nedsættelse i Tolden paa Tryk- og Omslagspapir træder i Kraft, kan der ikke ventes nogen betydelig Afsætning deraf af de i de forenede Riger tilvirkede Sorter. Da største Delen af disse Artikler ankommer fra Kjøbenhavn, Hamburg, Antwerpen, Havre, Liverpool etc. med fremmede Dampskibe, og ved Feiltagelse opføres i Toldvæsenets Statistik som Produkter fra det Land, hvorfra de ankommer, er det umuligt at udfinde de Kvantiteter deraf, som indføres fra Norge eller Sverige.

Export. Som i 1892 bestod Exporten fra Distriktets Havne til Norge og Sverige af ordinære Vine fra Tarragona, hvid og rød Vin fra Malaga, Olivenolie fra Malaga og Tarragona, Rosiner fra Malaga og Denia, Apelsiner, Citroner, Pomerantsskal, Figen, Vindruer, Mandler etc. fra Malaga og Almeria, Fjær fra Barcelona og Tarragona, samt Salt fra Torrevieja og Iviza.

I Toldkamrenes statistiske Tabeller optages ligeledes de med fremmede Dampskibe til Norge og Sverige afsendte Varer, som udskibet til den første

Havn, hvortil Dampskibet udklareres, hvorfor heller ikke sikre Opgaver kan erholdes over hvilken Del af Lasten der er bestemt for de forenede Riger.

De fornemste Artikler, der udførtes fra Spanien til fremmede Steder i 1893, og som kan være af Interesse for Norges og Sveriges Fragtfart, var: Aar 1893: Jernmalm metr.-Ton 5 046 757, Kobbermalm 603 064, Blymalm 12 712, Zinkmalm 30 814, Tackjern 31 231, Jern og Staal i Stænger 2 128, kasserede Jernbaneskiner 9 214, Kobber raa og smeltet 29 554, Kviksølv 1 559, Bly 154 154, Zink 2 486, Salt 200 924, Korkbark 2 572, Espartogræs 44 107, saltede og pressede Sardinier 5 120, Hasselnødder 8 911, Figener 3 172, Rosiner 27 289, Apelsiner 91 397, Citroner 3 170, Vindruer 26 928, Olivenolie 26 255, Vin ordinært Hl. 5 029 166, Do. fint 170 650.

Værdien af de fornemste fra Spanien udførte Artikler var i 1893 Pes. 626 631 032, og i 1892 Pes. 663 022 145.

Følgende Forordninger om Handel og Søfart, der har Interesse for de forenede Riger, er udstedt siden Konsulatets Rapport af 26 April 1893:

Den 26de Juli 1893 en Forordning, hvorved Klipfisk ved Indførsel til Spanien fritages for Pligten til at ledsages af Oprindelsesbevis for at blive toldbehandlet efter de lavere Toldsatser i Toldtarifens 2den Kolonne.

Den 3die November kundgjordes i den officielle Tidende Konventionerne mellem Norge, Sverige og Spanien for at sættes i Kraft den 1ste Januar 1894.

Den 31te December kundgjordes adskillige Forordninger af 26de s. M. med Forholdsregler for Toldkamrene i Anledning af Handelskonventionerne med Norge, Sverige, Schweiz og Nederlandene.

Den 1ste Januar 1894 kundgjordes en Kgl. Forordning af foregaaende Dag, hvorved tilstaaes Produkter fra Tydskland, Østerrige-Ungarn, Danmark, Frankrige og Alger, Storbritanien med Kolonier, Italien, Argentina, Bolivia, Costa Rica, Chili, Guatemala, Hawaii, Marokko, Mexiko, Nicaragua, Persien, Paraguay, Peru, Salvador, Uruguay og Venezuela, alle Fordele og Toldnedsættelser, der er tilstaaet Norge, Sverige, Schweiz og Nederlandene, hvorimod Produkter fra Annam, Belgien, Kina, Columbia, Ecuador, Japan, Siam, Rusland og Finland kun nyder Fordelen af Toldsatser efter Toldtarifens 2den Kolonne.

Den 8de Marts 1894 udstedtes et Kgl. Dekret, der den følgende Dag blev kundgjort i den officielle Tidende, hvorved indførtes Forandringer i Art. 1, 2, 3 og 26 i Expeditionstaxten for de spanske Konsuler, fastsat ved Kgl. Dekret af 14de Juli 1890.

Vexelkurserne i Barcelona paa Udlandet har fluktueret i 1893 mellem Pesetas 31.15 og 28.90 pr. £ paa London, samt 123.60 og 115.15 for 100 frs. paa Paris for Sigtvexler, og er for Tiden 30.57 paa London og 121.40 paa Paris.

Diskontoen har været, og er fremdeles $4\frac{1}{2}$ —5 pCt. p. a. Af Sømandsanvisninger er paa Grund af de lave Kurser kun udstedt 3 til Norge for Pesetas 439.60.

Fra norske Fartøier er anmeldt 5 Rømninger.

Helbredstilstanden er fremdeles tilfredsstillende i alle spanske Havne.

C. A. Dahlander.

**Indberetning til Indredepartementet fra Generalkonsulen i Barcelona
dateret 12te Marts 1894,**

*hvori anføres, at der ved Kgl. Dekret af 8 s. M. er foretaget Forandringer
i §§ 1, 2, 3 og 26 af den under 14 Juni 1890 i Spanien udfærdigede
Expeditionstaxt for de spanske Konsuler.*

Bemeldte §§ lyde i Henhold hertil nu som følger:

Art 1. For Expedition til spansk Havn af hvert inden- eller udenlandsk Fartøi, som afgaar med Passagerer eller Ladning, — herunder følgende Dokumenter indbefattede:

Visa paa Manifestet eller Ladningsfortegnelsen; indgaaende Manifest hvor saadant er fornødent; Visa paa Fortegnelsen over Passagererne; Sundhedspas, Begjæring om saadant og dets Bekræftelse; Bekræftelse af Bemandingslisten for indenlandske og af Fortegnelsen over Besætningen for udenlandske Fartøier: for Fartøi indtil 150 Tons netto 15 Pesetas i første og 25 Pesetas i anden Kolonne; for Fartøi fra 151 til 1 001 Tons 10 Centavos for hver Ton i første og 25 Centavos i anden Kolonne; for Fartøi fra 1 001 Tons og derover 125 Pesetas i første og 175 Pesetas i anden Kolonne.

Fartøierne erlægge i første Havn, hvor de indtage Ladning eller Passagerer, fuld Expeditionsafgift. Saafremt de anløbe andre udenlandske Havne, inden de ankomme til den spanske Destinationshavn, og indtage Ladning eller Passagerer for Spanien, skulle de erlægge for Expedition i hver af de Havne, som anløbes, Halvdelen af de foregaaende Afgifter. Naar Føreren af et Fartøi anløber forskellige udenlandske Havne og der indtager Ladning eller Passagerer for Spanien og overensstemmende med Toldtariffens § 45 opretter sit Generalmanifest i den sidste Havn uden til Konsulen i Mellemhavnene at have indleveret de partielle Manifeste, skal han i den sidste Havn erlægge ikke alene den fulde Afgift, men desuden halv Afgift for hver af de Havne, hvor Ladning eller Passagerer er bleven indtaget for Spanien.

De Fartøier, som i udenlandsk Havn expederes til anden udenlandsk Havn, men som medføre Ladning i Transit bestemt til Spanien, skal erlægge fuld Expeditionsafgift. Blot halv Afgift skulle de Fartøier erlægge, som expederes til Spanien med en Ladning bestaaende udelukkende af Varer, hvoraf de samlede Toldafgifter (derechos arancelarios por todos conceptos) ikke overstige 50 Pesetas pr. 1 000 Kg.

Art 2. De spanske eller udenlandske Fartøier, som expederes: 1) i Ballast til spanske Havne, 2) i Transit, selv om Manifestet eller i dets Sted Fortegnelsen over Ladningen og Konossementerne over de Varer, som ikke er bestemt til Spanien, viseres, skal for Udfærdigelsen eller Bekræftelsen af alle de Dokumenter, som behøves for dets Klarering, betale: til og med 150 Tons netto 6 Pesetas i første og 8 Pesetas i anden Kolonne; fra 151 til 1 001 Tons for hver Ton 4 Centavos i første og 6 Centavos i anden Kolonne; fra 1 001 Tons og derover 40 Pesetas i første og 60 Pesetas i anden Kolonne. Halvdelen af nævnte Afgifter erlægge 1) de Fartøier, som i udenlandsk Havn er expederet i Ballast med Bestemmelse til Spanien, men som i Havsnød (de arribada forzosa) anløbe anden udenlandsk Havn, hvorfra de paany expederes til Bestemmelsesstedet, 2) de indenlandske Fartøier, som i udenlandsk Havn expederes til anden udenlandsk Havn i Ballast eller med Ladning, som ikke er bestemt til spansk Havn.

Art 3. Saafremt paa Konsulatet begjæres Oprettelsen af Fartøiets Manifest over Ladningen, skal der foruden Expeditionsafgiften erlægges, om Fartøiet maaler blot til og med 150 Tons Netto, 10 Pesetas i første og 15 Pesetas i anden Kolonne, fra 151 til 1 001 Tons for hver Ton 7 Centavos i første og 10 Centavos i anden Kolonne, 1 001 Tons og derover 70 Pesetas i første og 100 Pesetas i anden Kolonne.

Art 26. For alle Slags Certifikater eller Bekræftelse af Dokumenter vedkommende Handelen (documentos o actos referentes al convenio) 5 Pesetas i første og 10 i anden Kolonne. For Visering af Oprindelsesbeviser 5 Pesetas i første og 10 i anden Kolonne; naar de i Oprindelsesbeviset omhandlede Varer skulle i Spanien erlægge i Toldafgifter (derechos de Aduanas) et Beløb af under 20 Pesetas, skal der for Konsulatattesten paa Dokumentet beregnes 25 pCt. af bemeldte Toldafgifter.

For Postpakker hverken bekræftes eller udfærdiges Oprindelsesbevis.

Note. Den omhandlede første Kolonne i Expeditionstaxten bringes til Anvendelse i alle europæiske Stater, paa Kyststrækningen af Asien ved Middelhavet ligesom paa den afrikanske Kyst ved Middelhavet og ved Atlanterhavet indtil Guineabugten; anden Kolonne anvendes i hele Amerika og Oceanien samt i Asien og Afrika udenfor de ovennævnte Kyststrækninger.

Monrovia (Liberia).

Aarsberetning dateret 14 April 1894.

Hertil ankom med Ladning fra Norge 2 norske Seilskibe dr. 525 Ton. Bruttofragt Kr. 11 800. Der afgik med Ladning til Norge 2 Skibe dr. 536 Ton. Erlagte Konsulatafgifter Kr. 69.04.

Ingen svenske Skibe ankom.

Handelen var i 1893 i en mere eller mindre trykket Tilstand, paa Grund af den Krig, som Staten maatte føre mod flere Nabostammer, hvorhos nogle Steder blev afspærret paa Grund af Indvaanernes Ulydighed mod Republikens Love.

Export. Palmeolie og Palmekjærner holdt sine Priser som i 1892; Produktionen var ei fuldt saa stor. Piassava faldt i Pris betydeligt paa Grund af Overproduktion og den ubetænksomme Maade hvorpaa denne Vare kjøbtes og udførtes til fremmede Markeder. Produktionen af Arrowsoot og Ginger synes at have taget Opsving paa Grund af højere Priser i Europa. Kaffehesten tiltager hvert Aar; Efterspørgselen er god og Priserne tilfredsstillende for Planterne, især for det saakaldte Elephantbær. Bomuld dyrkes for Tiden i ringe Udstrækning, men da de Indfødte, især Vey Stammen, nu nærer mere Interesse for Produktionen af denne Vare, kan man uden Tvivl inden nogle Aar vente en god Export deraf, da Klima og Jordbund passer godt til Dyrkning af Bomuld.

Import. Det er tilfredsstillende, at norske Produkter er vel efterspurgt. Tørfisk og saltet Fisk indføres nu for en stor Del fra Ham-

burg, Liverpool og Rotterdam. Det maa beklages at alene et norsk Handelshus indfører denne Vare direkte i meget begrændset Kvantitet, medens alle Handelshuse i denne Republik indfører norsk Fisk fra en af de tre nævnte Havne. Stokfisk er her i Landet den væsentligste Artikel, hvormed Landmændene ernærer sine Arbeidere og bruges ogsaa i stor Udstrækning af Ameriko-Liberierne og deres Familier, og af Tusinder af Indfødte i det Indre. Norsk saltet Makrel, der altid har været let sælgelig til gode Priser her i Landet, kjendes nu kun af Navn, da den ikke er bleven indført i de sidste to Aar. For Liberias Marked bør Makrel pakkes i $\frac{1}{4}$ Tønder af Hensyn til Transportmaaden her i Landet. Norsk Røgsild er ogsaa forsvundet af Handelen her.

Trælaster (høvlede Bord) er stedse godt efterspurgt, medens Forsyningen er langt under Behovet. I to af de 5 største Søhavne foregaar Indførsel af norske Bord, fordi der paa disse Steder findes et norsk Faktori, medens Kjøbmænd og Plantere i de tre andre Havne stadig opfordrer til direkte Indførsel af Trælaster fra Norge til disse Havne; et større Hus i Grand Bassa udtalte, at et Skib paa 200—250 Ton ladet med Bord, Tagjern (corrugated galvaniseret Zink) og andre Trævarer strax vilde kunne opnaa Salg, naar betimelig Underretning blev meddelt for Varers Transport paa Floden ned til Kysten. Jeg er ogsaa sikker paa, at færdige Døre, Vindusrammer, Jalusier og Vindusgrinder vilde kunne sælges, ligesom alle Slags billige Møbler. Varer, som hver Uge indføres af engelske og tyske Dampskibe, og daglig gaar i Handelen, er alle Nødvendighedsartikler til Husbygning, corrugeret Tækningsmateriel, Spiger, Hængsler, Jern- og Messingkroge, Maling, Malerolie, Fernis, endvidere Fødevarer, som Mel, Ris, Sukker, Flæsk, saltet Kjød, nedlagt Kjød, Grønsager, Frugter, preserveret Smør, Ost, Lervarer, alle Slags galvaniserede og lakerede Isenkramvarer, Vaskebaljer af Metal, Badekar, Spand af Træ og galvaniserede, Kogeapparater, Kogeovne, Værktøi for Tømmermænd og Smede, alle Slags færdige Klæder, Bomuldsvarer, Flanel, Kaliko, Shirting, hvid og blaa Drill, Parafinolie, Salt, Sæbe, Tobak, Ris, Krudt, Ildvaaben, Sabler, Knive, og tusinde andre Artikler. Importørerne faar i Udbytte afrikanske Varer, saasom Palmeolie, Palmekjærner, Kaffe, Ginger, Arrowroot, Fibre etc. og delvis rede Penge, Vexler og Missionsvexler, der gjælder som Guldmynt. Saadanne Varer kan for en stor Del erholdes fra Norge og Sverige og med Fordel indføres i Konkurrence med Tydskland, England og Amerika. Hvorfor skulde ikke norske Fabrikanter og Exportører tage sin Del i dette nye og fordelagtige Marked og bistaa derved i Aabningen af det Indre af dette mørke Kontinent? I det forløbne Aar er Antallet af Handelshuse og Etablissementer paa Kysten betydelig tiltaget.

Skibsfart. Heri deltager Norge og Sverige kun for en ringe Del. Ingen Sømænd er paa- eller afmønstret, eller rømt fra norske Skibe.

Ingen Forandringer er i Aaret skeet i Tariff- eller Toldbestemmelser.

Til Beskyttelse af Kysthandelen har Regjeringen anbragt en liden Kanonbaad paa Kysten.

Industri. Heri er kun ringe Fremskridt skeet. Kaffedyrkningen tiltager betydelig, og om kort Tid vil det blive nødvendigt at indføre Maskiner til at skalle og rense Kaffe. Da Regjeringen nu tilbyder Fremmede gunstigere Betingelser og bedre Beskyttelse for Indkjøb af Land er der gode Udsigter for Europæere der vil give sig til at plante Kaffe eller Sukker, og unge Mænd med lidt Kapital og nødvendig Energi kan i faa Aar blive velstaaende Plantere. Det er et anerkjendt Faktum, at Landets Jordbund

og Klima passer udmærket for Dyrkning af alle tropiske Produkter. Liberias Kaffe har ikke sin Lige, og alle Slags værdifulde Specerier, som Peber, Muskat, Nelliker, Vanille, etc. kan dyrkes med stor Fordel, medens Bomuld, Kakao, Tobak og Ris findes næsten i vild Tilstand. Hvad Liberia behøver, er Kapital, og med Hjælp deraf vilde det snart blive et andet Java eller Sumatra i Rigdom og Frugtbarhed.

Kommunikationer. En Koncession tilstaaet i 1892 for Bygning af Jernbaner, Telegrafer og Telefoner, er paa Grund af Indehaverens Død overdraget til hans Slægtning og udstrakt paa 4 Aar. En ny Dampskibslinie mellem Manchester, Liverpool, London og Afrikas Vestkyst er oprettet i Konkurrence med de allerede eksisterende Linier og i Hensigt at anløbe forskellige Havne i Liberia, hver 10de Dag. Det rygtes, at en Dampskibslinie vil blive oprettet i de forenede Stater for direkte Kommunikation med Liberia.

Jeg maa henlede norske Fabrikanters og Exportørers Opmærksomhed paa, at hvis de vil udstrække sine Forretninger hertil Landet, bør de være forsigtige med de Personer, hvormed de slutter Forretninger. Fremmede bliver for let narrede af visse Slags Folk, som gjør det til sin Forretning at drage Udbytte af saakaldte Nykomne (ny oprettede Firmaer), og Landets Love giver liden Beskyttelse for Fremmede til Indfordring af Gjæld hos liberiske Undersaatter. Underretning om Soliditet, Formue og andre Oplysninger af Nødvendighed for en fordelagtig Handel, vil altid erholdes hos Konsulatet, naar saadant begjæres paa passende Maade. Det er ogsaa nødvendigt, at Handelshuse, der udsender Agenter eller Personer for at repræsentere dem, nøie overbeviser sig om saadanne Agenter Sundhedstilstand, før de forlader Landet, og forvisser sig om, at de har maadeholdne Livsvaner.

M. A. Aenmeji.

Odessa II*).

Aarsberetning dateret 29. Marts 1894.

Handelsforbindelserne mellem de forenede Riger og de russiske Havne ved det sorte og azowske Hav var, hvad Indførselen dertil angaar, absolut ingen i 1893, hvorimod Exporten herfra til de forenede Riger var meget betydelig. Af de 113 norske Dampskibe, som besøgte Distriktets Havne afgik 24 til Norge med Korn, nemlig

fra Odessa	9	med	837 020	Pud Rug og	270 470	Pud Byg
- Nicolajef	6	-	472 125	- - -	469 050	- -
- Sévastopol	7	-	442 415	- - -	289 300	- -
- Taganrog	2				277 300	- -

ialt 1 751 570 Pud Rug og 1 306 120 Pud Byg eller resp. ca. 291 900 og 217 700 Kvintaler, til samlet Værdi ca. Kr. 3 080 000.

*) Se Hefte 7 pag. 163.

Derhos afgik fra Distriktet til Norge 25 engelske Dampskibe med 2 615 740 Pud (435 960 Kvint.) Rug og 1 563 750 Pud (260 630 Kvint.) Byg til Værdi ca. Kr. 4 415 000.

Den samlede Export fra Distriktet til Norge i 1893 opgik saaledes til en Værdi af Kr. 7 495 000.

Til Sverige gik 9 norske Dampskibe med Korn.

Det er imidlertid muligt at Exporten til de forenede Riger er betydeligt større end de opgivne Tal, da uden Tvivl endel af de norske og fremmede Skibe, der afgik til Gibraltar for Ordre, er bleven dirigeret til det sydlige Norge og Sverige, samt at flere Ladninger er sendt til de forenede Riger fra Eupatoria, Theodosia, Novorossisk etc.

Høsten i Sydrusland var i 1893 usædvanlig god og rig og kan henregnes blandt de bedste, man har havt i de sidste 25 Aar. Især slog Byg godt til. Guvernementet Cherson, især Odessas Distrikt, og Bessarabien, som blev mest begunstiget. Paa nogle Steder var Udbyttet af Byg 30 og endog 35 Kvintaler pr. Dessjatin (ca. 1 Hektar). I Gjennemsnit gav Rug og Byg 11—12 Kvintaler pr. Dessjatin, hvorimod Havren kun gav ringe Udbytte. Mais, der høstes sent, og især dyrkes i Bessarabien, hvor næsten intet andet Korn benyttes af Befolkningen, gav ogsaa kun ringe Udbytte.

Høhøsten, der slog ganske feil i 1891 og var daarlig i 1892, hvorved bevirkedes et uhyre Tab af Kvæg, var ogsaa særdeles god i 1893, hvorhos ogsaa Priserne paa Kvæg og Heste hurtig steg og naaede en hidtil ukjendt Høide. Paa Grund af feilslagen Høst af Foderstoffer i Vesteuropa, udførtes fra Odessa store Kvantiteter Hø til Frankrige og England. Derimod var Udførselen af Hornkvæg og Faar især til Levanten, Malta og Marseille, som i de sidste Aar foregik i stor Udstrækning, meget ubetydelig i 1893.

Det er utvivlsomt at Landets Velstand, der havde lidt saameget ved en Række daarlige Høster, er gaaet betydelig frem i 1893, navnlig til Fordel for Bønderne, de smaa Jordbrugere og de tyske og bulgariske Kolonister. De store Eiendomsbesidderes Stilling har vistnok, uagtet den rige Høst, ikke forbedret sig og er snarere vanskeligere end før. Naar man har anvendt sine Midler til at arbeide og besaa sin Jord, og der kommer en gunstig Høst, begynder først Vanskelighederne, da Penge mangler ham til de nødvendige Udgifter ved Høstarbejderne, da Arbeidshjælp her i Landet sædvanlig er uforholdsmæssig dyr eller umulig at erholde, idet Bønderne er optaget med at høste sine egne Marker, hvorhos de, naar de ser sig sikret for endel Maaneder, ikke vil arbeide, idet de i sin Dovenskab og Lige-gyldighed foretrækker at lægge Armene overkors. Jordeieren producerer derfor uden Gevinst eller med Tab og hans Høst gaar delvis tabt. Da han ikke kan overtale sig til at acceptere de latterlige Priser som bydes, hvis der overhovedet melder sig en alvorlig Kjøber, foretrækker han at vente i Haab om bedre Tider, hvilket hidtil ikke er indtruffet, idet Priserne endog er gaaet yderligere ned. Jøderne, der uagtet sin Begjærlighed og Udsugelser i Grunden var et Forsyn for Jordeierne, er blevet forsigtigere ved de nye Love og Forholdsregler mod Aager og har trukket sig ganske tilbage samt afslaar ganske at give Laan eller endog at kjøbe.

For at hjælpe Agerbruget har Regjeringen bemyndiget Rigsbanken og dens Afdelinger til at yde Jordeierne Laan paa deres Produkter til en lav Rente; uheldigvis har dog denne i og for sig selv rosværdige Forholdsregel ikke havt den forventede Virkning, idet den kun har været til Gavn for dem, som har tilendebragt sin Høst og har sit Korn i Laden, men ikke for

dem, som endnu skulde foretage Indhøstningen. Virkningerne var forøvrigt ogsaa uheldige for dem, som kunde benytte sig deraf, idet disse, der ikke havde villet sælge sine Produkter til de tidligere Priser i Haab om en Forbedring, nu var nødt til at skille sig derved til de nuværende endnu lavere Priser, medens deres Udgifter var steget i Mellemtiden.

Med et Ord, de store Eiendomme gaar tilbage, og det er ikke underligt at Eierne skiller sig fra sin Jord, der i Regelen gaar til tyske og bulgariske Kolonister til Sorg for de russiske Patrioter, som deri ser en Fare for Landet og kræver Regjeringens Mellemkomst til Forhindring deraf.

I 1893 udførtes fra Odessa 86 520 000 Pud = ca. 14 430 000 Kvintaler Korn. Lagerne af Korn af alle Slags var ved Aarets Slutning 2 393 200 Tchetwert og 192 500 Pud Mel. Det antages at endnu $\frac{5}{8}$ af Aarets Høst befinder sig i det Indre af Landet.

Robert Wilkins.

Gibraltar.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast		Tilsammen.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge	2	568	-	-	2	568	-	-	20
„ Sverige	3	897	-	-	3	897	-	-	798
„ andre Lande	12	6 609	-	-	12	6 609	-	-	2 276
Ialt	17	2 074	-	-	17	8 074	8	4 344	3 093
II. Afgaaede:									
Til Norge	2	1 103	-	-	2	1 103	-	-	94
„ Sverige	-	-	-	-	-	-	-	-	-
„ andre Lande	-	-	114	5 649	14	5 649	-	-	-
Ialt	2	1 103	14	5 649	16	6 752	8	4 344	94

Af svenske Skibe ankom 2 dr. 667 Tons.

Aarsberetning dateret 16 Marts 1894.

Til Gibraltar ankom forrige Aar for at losse eller lade 17 norske Fartøier dr. 8 074 Reg.-T., nemlig 8 Dampskibe dr. 4 344 Reg.T. (hvoraf 2 med Fisk fra Norge, der lossede kun 750 Baller Klipfisk, for hvilket Fragten var ubestemt) 6 med 6 370 T. Kul for en Bruttofragt af £ 1 928 6 sh. 9 d, samt 9 Seilskibe dr. 3 730 Reg.-T., hvoraf 5 med 1 410 T. Kul fra England, (hvoraf for det ene Fragten var ukjendt, da det blev solgt som Hulk hersteds) med en Bruttofragt af £ 347—7—9 d, — 3 dr. 897 Reg.-T. med 417 $\frac{1}{2}$ Stds. Planker fra Sverige for en Bruttofragt af £ 798—3—9 d.

For at indtage Kul ankom 162 norske Dampskibe. For at reparere lidt Skade ankom 4 Fartøier. For Order 30, hvoraf 24 Dampskibe og 6 Seilskibe. For Modvind og Proviant 10 Seilskibe. 1 overliggende fra f. A. og som blev solgt af Sjøretten hersteds som Hittegods.

Gibraltar besøgte f. A. i alt af 224 norske Fartøier, hvilket er 12 mindre end 1892.

Af Klipfisk direkte fra Norge er der paa dette Konsulat anmeldt 750 Baller à 50 Kilo. Med fremmede Fartøier ankom ca. 3 250 do., samt 500 do. fra Island, og 400 fra Newfoundland. Total ca. 4 900 Baller, hvilket altsaa udgjør ca. 3 100 Baller mindre end Aar 1892.

Prisen paa norsk Klipfisk varierede fra P.tas 22.50 til 35 pr. Balle og for Islandsk og Newfoundlandske do. til 15 à 17.50 P.tas.

Af svenske ankom 1 dr. 343 Reg.-T. med 155 Stds. Planker fra Sverige for en Bruttofragt af £ 216—13—4, — og 1 dr. 324 Reg.-T. med Kul fra England for £ 192. — Af svenske Dampskibe ankom ingen for at losse eller lade; men 23 for at indtage Kul, 2 for Order, intet Seilskib for Modvind eller Proviant; men 2 for Order og 1 for at reparere.

Gibraltar besøgte f. A. af 30 svenske Fartøier eller 14 mindre end i 1892, — foruden 1 Krigsfartøi.

Trælaster. De fra Sverige ankomne 4 Seilskibe lossede 572½ Stds. Planker, mest 3" × 9" × 14 Fod, hvilke solgtes à P.tas 50 til 75 pr. Dusin, beregnet efter 14 Fod.

I alt indførtes ca. 1 000 Stds; saaledes var Pladsforbruget noget mindre end i 1892. Fra Canada indførtes intet f. A.

Handelen er i stadig Aftagende, og er der liden Sandsynlighed for, at det vil kunne blive noget bedre; thi Algier byder paa saa mange Fordele, at selv engelske Dampskibe foretrækker at anløbe dersteds fremfor Gibraltar.

I 1889 ankom hertil 7 146 Fartøier dr. 6 256 932 Reg.-T.

- 1890 — — 6 333 — - 5 756 461 —

- 1891 — — 5 790 — - 5 337 807 —

- 1892 — — 4 947 — - 4 393 019 —

- 1893 — — 5 171 — - 4 637 454 —

altsaa ca. 2 000 Fartøier mindre end i 1889.

Heraf ankom af norske og svenske Skibe:

I 1889 321, 1890 334, 1891 313, 1892 280, 1893 255.

Her solgtes ifjor 296 919 T. Kul imod 293 438 i 1892, 392 374 i 1891, 487 073 i 1890 og 562 122 T. i 1889, altsaa ifjor — omtrent det Halve imod Aar 1889.

Prisen var gjennemgaaende 21 sh. 8 d pr. Ton, Maximum 30 sh. og Minimum 18 sh.

Den totale Skibsfart paa Gibraltar fordeler sig paa de følgende Nationer saaledes:

Ankomne Dampskibe: engelske 2 777, idem Kolonierne 318, spanske 481 (iberegnet alle Fjordbaadene), norske og svenske 222, franske 172, tyske 151, italienske 84, hollandske 51, østerrigske 46, danske 42, græske 34, russiske 22, belgiske 9, portugisiske 3. Total 4 412.

Ankomne Seilskibe: engelske 82, idem Kolonierne 119, spanske 416 (iberegnet alle Fiskebaade) portugisiske 48, norske og svenske 33, franske 18, italienske 17, russiske 10, danske 8, østerrigske 3, tyske 1, hollandske 1 og amerikanske 1. Total 759.

Frakterne vare gjennemgaaende overmaade lave.

Her er nu direkte Jernbaneforbindelse mellem Algeciras og Madrid med Gjennemgangsbilletter fra Gibraltar til Paris og London, hvilket tager ca. 70 Timer.

Ingen Rømlinger og Dødsfald fandt Sted blandt Nordmænd og Svensker. Hospitalet blev besøgt af 7 Nordmænd og 7 Svensker.

Paa Konsulatet blev ingen Nordmænd paamønstrede, men 10 do. afmønstrede, 1 svensk paamønstret og 10 afmønstrede, 11 fremmede paamønstrede og 20 afmønstrede.

I Konsulatafgift betales Kr. 523.36, hvoraf for norske Fartøier Kr. 481.01, og for svenske do. Kr. 42.35.

Sundhedstilstanden var under hele Aaret udmærket.

A. B. Dietrichson.

Lima (Peru).

Aarsberetning dateret 12 April 1894.

Til Callao ankom 1 norsk Seilskib dr. 1 128 Tons fra Vancouver med Trælast. Bruttofragt £ 1 550. Det afgik til Lobosøen for at indtage Guano til England. Erlagt Konsulatafgift Kr. 71.61.

Der afmønstredes fra nævnte Skib 4 og paamønstredes 3 Sømænd. Intet svensk Skib ankom.

Den norske Skibsfart er som før af meget begrændset Omfang.

Til Callaos Havn ankom i 1893 591 større Skibe dr. 612 052 Ton, hvoraf Dampskibe 388 dr. 503 569 T.

I 1873 ankom 547 Dampskibe dr. 500 890 T. og 1 090 Seilskibe dr. 592 336 T. I disse 20 Aar viser der sig saaledes en Nedgang af næsten den halve Drægtighed, hvilket vil vise, i hvilken trykket Tilstand dette Lands Handel i det Hele befinder sig. Enhver Gren af Handel og Industri har faaet et stærkt Slag paa Grund af den ulykkelige Krig med Chili, der foraarsagede et Tab af Nationalvelstanden, der væsentlig repræsenteredes af de store Indtægter af de rige Oplag af Guano og Nitrat i Tarapacà, som nu tilhører Chili; dette Land er nu bleven uhyre beriget ved Udførselen af disse Gjødningsstoffer. Det var en Selvfølge, at den store Emission af Papirpenge ikke kunde honoreres af Perus Regjering hvis manglende Evne til at betale denne Gjæld foraarsagede Befolkningen et stort Tab; skjøndt der i de sidste 12 Aar har hersket Fred i Landet kan Produktionens Livskraft ikke vækkes og hæves til sin tidligere Høide. Sølvets nuværende Stilling har bidraget til at forværre Ondet. Peru er monometallisk og har kun Sølvmyntfod, hvoraf følger en almindelig Depression.

Enhver ved at en saadan ulykkelig Tingenes Tilstand alene kan rettes paa ved en alvorlig og velmenende Regjering; men den indre Politik absorberer al Opmærksomhed og i Lovens Navn bliver enhver Lov eluderet eller arbitrært fortolket til Fordel for det herskende Parti. Valg af ny Præsident vil snart finde Sted, og stridende Partier gjør alle Anstrængelser for at sikre sig et heldigt Udfald. Efterat Præsident Bermudez var afgaaet ved Døden den 1ste ds. skulde Vicepræsidenten Pedro Alejandrino del Solar have fungeret; men den anden Vicepræsident, Oberst Iustiniano Borgono, en Tilhænger af General Caceres' Parti, har med Bistand af den staaende Arme taget Regjeringen i Besiddelse, ved et Dekret annulleret den

nærværende Kongres og udskrevet nye Valg til Kongres og Præsident. Den tidligere Præsident, General Caceres, ønsker atter at indtræde, og da hans Tilhængere har Magten i sine Hænder, er det sandsynligt, at han vil blive valgt. Den 1ste Vicepræsident har imidlertid protesteret, og det befryktes at han i Forbindelse med de øvrige Misfornøiede vil appellere til Vaabenmagt for at opretholde Konstitutionen, i hvilket Tilfælde Ingen kan forudse Resultaterne, hvorhos Landet vil faa at udholde en ny Revolution med alle dens Følger og Tab, hvilket i Betragtning af Landets og den private Velstands nuværende trykkede Tilstand næsten vilde blive ruinerende.

I de sidste Maaneder af 1893 truedes Peru af en Konflikt af en meget alvorlig Art. En Grændsetraktat var sluttet mellem Peru og Ecuador, men skjøndt den blev bifaldt af sidstnævnte Lands Kongres, blev den ikke sanktioneret af Perus Kongres, der foreslog nogle Forandringer. Dette Skridt blev misforstaaet i Ecuador, hvis Befolkning krævede en Krigserklæring, hvorpaa begge Lande var forberedt. Da imidlertid begge Landes Regjering frygtede mere for indre Uroligheder end Krig med Udlandet, lykkedes det dem at træffe en ny Overenskomst om en Løsning af det omtvistede Spørgsmaal til Forelæggelse for begge Landes Kongresser. Peru havde her Ret, og dette blev ogsaa opfattet af Ecuador, hvor man imidlertid mente at kunne benytte sig af Modpartens formodede Svaghed og en ventet Understøttelse fra Chili, der dog udeblev. Da man opdagede sin Vildfarelse, slog man ind paa en fredelig Vei og det forventes at der vil træffes en fredelig Ordning af Grændsespørgsmaalet.

Told. Indførselstolden er uforandret, med Undtagelse af en Tillægstold af 50 pCt. paa alle Slags Drikkevarer, der vil blive anvendt til at dække Budgettets Underskud.

Budgettet for 1894 er opgjort med en Indtægt af S. 7 519 046 og en Udgift af S. 7 346 942. Da imidlertid Indtægterne er overvurderet vil en Deficit kunne ventes ligesom i 1893, da Underskuddet var over S. 750 000, istedetfor et forventet Overskud af ca. 800 000.

Kursen paa London er idag fr. 1 S. = $24\frac{1}{4}$ — $24\frac{1}{2}$ d Sterling.

G. Lembcke.

St. Thomas.

Aarsberetning dateret April 1894.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedstationen med Ladning 8 norske Skibe dr. 4 119 Ton, og i Ballast 2 dr. 537 Ton, samt til Vicekonsulaterne med Ladning 3 dr. 957 T. og i Ballast 1 dr. 234 T. Ialt 14 dr. 5 847 T. Alle Seilskibe.

Til Norge afgik fra Hovedstationen i Ballast 1 norsk Skib dr. 340 T. Til andre Lande afgik fra Hovedstationen med Ladning 4 dr. 1 567 T. og i Ballast 4 dr. 1 858 T. og fra Vicekonsulaterne med Ladning 3 dr. 936 T. og i Ballast 1 dr. 225 T. Ialt 13 dr. 5 956 T. Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedstationen § 67.27, ved Vicekonsulaterne § 11.15.

Af svenske Skibe ankom 3 dr. 868 T. Erlagte Konsulatafgifter § 15.03.

For St. Croix Vedkommende vare de indgaaende Toldindtrader i Finantsaaret 1892—93 \$ 55 401.88 (mod \$ 52 257.70 i 1891—92) og de udgaaende \$ 25 241.66 (mod \$ 11 609.60 i 1891—92).

Udførselen fra St. Croix stiller sig saaledes:

til	℥ Sukker	Gls. Molasses	Gls. Rom
Danmark	2 231 955	—	53 767
Andre europæiske Lande	4 452 504	—	—
De forenede Stater	12 376 283	254 982	28 640
St. Thomas	39 898	408	32 651
	Ialt 19 100 640	255 390	115 058
mod i 1891—92	7 907 893	31 314	65 997

Nærværende Høst, der alt er igang, tegnede i Begyndelsen aldeles fortrinligt, men grundet paa et Par Maaneders Tørke i Slutningen af 1893 bliver det dog vist kun en god Middelhøst. Sukkerdyrkningen trykkes her, som andre Steder, svært af de lave Priser.

St. Thomas har sin største Betydning som Anløbsplads for Skibe, og her kan det bemærkes at Antallet af anløbende Skibe, der i 1890—91 var 2 103, i 1891—92 steg til 2 230 og i 1892—93 er naaet op til 2 286.

Nationallisten af disse Skibe var: Danske indgaaende 331, engelske 1 413, franske 76, tyske 136, amerikanske 97, hollandske 72, spanske 27, norske 71, svenske 14, russiske 18, andre Nationer 31, ialt 2 286.

Der paamønstredes i 1893 ialt 8 Mand, hvoraf 1 til svenske og 7 til norske Fartøier; der afmønstredes ialt 26 Mand hvoraf 17 fra norske og 9 frø svenske Fartøier. Af Rømminger forefaldt 2 fra norske Skibe.

Der expederes ved Konsulatet 106 udgaaende og 54 indgaaende Skrivelser.

Den fuldstændige Frigjørelse for alle Afgifter for Skibe, der kommer for Ordre, fragtsøgende, Kul, Proviant, Læge etc. begynder at vise sin Virkning og det er aabenbart, at Antallet af dette Slags Skibe vil forøges hvert Aar.

Sundhedstilstanden har været udmærket, herom henvises til fremsendte statistiske Data.

P. Anbeck.

Indhold. **Barcelona** S. 427, 435. — **Gibraltar** S. 440. — **Hamburg** S. 360. — **Leipzig** S. 414. — **Lima (Peru)** S. 442. — **Lourenço Marques (Mozambique)** S. 359. — **Messina** S. 349. — **Mexiko** S. 420. — **Monrovia (Liberia)** S. 436. — **Neapel** S. 406. — **Odessa II** S. 438. — **St. Thomas** S. 443.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. II.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1894.

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

London.

Aarsberetning dateret 27de April 1894.

Almindelige økonomiske Forhold, Handel og Finantser.

Fra et britisk Forretningssynspunkt har Aaret 1893 givet et langt mindre tilfredsstillende Resultat, end man ved Aarets Indgang troede at kunne nære berettiget Haab om. Aarsagen hertil er først og fremst at søge i de Bankkriser, som inden tvende af de vigtigste Afløbskanaler for britisk Industri og Kapital — Australien og Nordamerikas Forenede Stater — lammede saagodtsom al Forretningsvirksomhed, samt dernæst — og antagelig i en endnu større Udstrækning — i de her stedfundne Arbejdsindstillinger, som i de fleste Tilfælde var en Følge af Arbejdsklassens Modstand mod den Regulering af Aflønningerne, hvilken de faldende Varepriser nødvendiggjorde, men ogsaa delvis grundede sig paa en af Fagforeningerne fostret Uvilje mod en fortsat Udøvelse af den Ret til selv at have den afgjørende Stemme ved Valget af Arbejdere, Fordelingen af disses Arbejde og de for samme anvendte Fremgangsmaader m. v., som lige til den seneste Tid ubestridt har tilkommet Arbejdsgiverne. Den skadeligste Indflydelse i saa Henseende udøvede den inden Landets mellemste Kuldistrikter udbrudte Streik blandt Grubearbejderne, hvorigjennem for et Tidsrum af 4 Maaneder flere af de vigtigste Industrigrene fuldstændig desorganiseredes, og hvorved ikke blot de Streikende selv, men ogsaa et stort Antal inden andre Næringsveje Sysselsatte kom ud af Virksomhed, og som Følge deraf blev nødsagede til at underkaste sig Forsagelser af mange Slags, med deraf følgende formindsket Konsumtionsevne.

Til Omsætningens Nedgang bidrog endvidere de abnorme Veirforhold, som inden store Partier af England gjorde det forløbne Aar til et af de for Landmanden ugunstigste af de mange daarlige Aar, som er gaaede forud, og det ikke blot derved, at Høsten havde et slettere Udfald end i Mands Minde, men ogsaa af den Grund, at de gjældende Priser for de fleste Landbrugsprodukter var usædvanlig lave, ja f. Ex. for Hvede — Landets vigtigste Kornsort — lavere end nogensinde før under indeværende Aarhundrede.

Det er let forklarligt, at Landets Handelsomsætning, under de her anførte exceptionelle Vanskeligheder, i 1893 udviser en Nedgang i Forhold

til det nærmest foregaaende Aar. I Virkeligheden har dog denne Nedgang ingenlunde været saa betydelig, som man kunde formode. Den udenlandske Vareomsætning udviser saaledes, sammenlignet med det foregaaende Aars, følgende Tal:

	1893.	1892.	Forøgelse eller Formindskelse.	Procentvis.
	£	£	£	
Import	405 068 000	423 794 000	÷ 18 726 000	÷ 4.42 %
Export af britiske og irlandske Pro- dukter	218 496 000	227 077 000	÷ 8 581 000	÷ 3.73 %
Reexporterede Pro- dukter	58 936 000	64 563 000	÷ 5 627 000	÷ 8.72 %
tilsammen	682 500 000	715 434 000	÷ 32 934 000	÷ 4.80 %

Af den her anførte Nedgang i Værdien af Handelsomsætningen med Udlandet beror dog en betydelig Del paa synkende Priser, ikke paa en Aftagen af Varemængden. Saaledes havde f. Ex. Importen for indenlandsk Forbrug i 1893 en Værdi af £ 346 132 000 mod £ 359 231 000 i 1892; men af denne Nedgang med £ 13 099 000 beroede ikke mindre end £ 8 011 000 paa billigere Indkjøbspriser, og blot £ 5 088 000 paa formindsket Varemængde. Forholdet er et lignende med Hensyn til Exporten, af hvis formindskede Værdi, £ 8 581 000, ikke mindre end £ 3 804 000 grundede sig paa lavere Priser, og alene £ 4 777 000 paa reducerede Afskibninger. Om derfor Prisvexlingerne ikke tages i Betragtning, viser det sig, at Importen af udenlandske Produkter til indenlandsk Forbrug blot gik ned med 1.42 %, og Exporten af britiske og irlandske Produkter med 2.10 %, sammenlignet med det foregaaende Aars, og det under de raadende Forhold unægtelig beroligende i de her anførte Tal træder endnu tydeligere frem ved nedenstaaende Sammenligning med de tilsvarende Tal for de nærmest foregaaende 6 Aar:

	Import for inden- landsk Forbrug.		Export af indenlandske Produkter.		Import og Export.	
	o/o		o/o		o/o	
	Forøgelse.	Formind- skelse.	Forøgelse.	Formind- skelse.	Forøgelse.	Formind- skelse.
1893 . . .		1.42		2.10		1.68
1892 . . .	0.33			3.43		1.17
1891 . . .	4.34			5.30	0.25	
1890 . . .		0.31		0.51		0.39
1889 . . .	11.25		3.71		8.08	
1888 . . .	3.42		4.64		3.94	
1887 . . .	5.07		4.80		4.03	

Hvorvidt den indenlandske Vareomsætning viser et tilsvarende Resultat, turde være underkastet Tvivl. Der savnes vistnok statistisk Materiale til med nogenlunde Sikkerhed at kunne afgjøre dette. Men vist er det, at sidstnævnte Omsætning har langt større Omfang og Betydning end den med Udlandet, hvilken sidste i runde Tal ikke turde overstige

£ 20 pr. Aar og Individ, modsvarende ikke fuldt 8 s. pr. Uge, medens den indenlandske, selv efter laveste Beregning er mindst 10 Gange større*).

Som heraf fremgaar, giver Handelen med Udlandet kun en forholdsvis ringe Del af Landets Tilgang paa Kapital og Arbeide Sysselsættelse, hvorfor ogsaa Velværet inden Landet kan siges i væsentlig Grad at være uafhængigt af nysnævnte Omsætning, medens det paa den anden Side ikke kan bestrides, at den udenlandske Vareomsætning, saafremt de indenlandske Forhold i Virkeligheden var fuldt tilfredsstillende og Krediten god, snart vilde vise Spor deraf; thi den beror i høi Grad paa, om det herværende Pengemarked stiller sig gunstigt ligeoverfor udenlandske Laantagere, ligesom Erfaring stedse har vist, at en betydelig Del af de til Udlandet ydede Laan — særlig Laan til transatlantiske Lande —, snart vender tilbage hertil som Betaling for herfra skibede Industriprodukter.

En Antydning om den indenlandske Forretningsvirksomheds Omfang giver dog i nogen Grad Opgaverne over Jernbanetrafikken. Lægger man sammen Opgaverne for 15 af de vigtigste herværende Jernbanelinjer, erholder man for 1893 og 1892 følgende Tal:

	Person- og Pakke- Befordring.		Handelsvarer.		Mineraler.	
	£		£		£	
	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.
1. Halvaar	13 092 900	12 732 100	9 121 300	9 199 000	6 253 100	6 346 100
2. do.	15 078 600	15 353 600	9 303 000	9 670 800	5 955 500	7 233 400
tilsammen	28 171 500	28 085 700	18 424 300	18 869 800	12 208 600	13 579 500

Forøgelse eller Formindskelse i 1893:

1. Halvaar	+ 360 800 = 2.8 % ÷	77 700 = 0.8 % ÷	93 000 = 1.5 %
2. do.	÷ 275 000 = 1.8 % ÷	367 800 = 3.8 % ÷	1 277 900 = 17.7 %
for hele Aaret	+ 85 000 = 0.3 % ÷	445 500 = 2.4 % ÷	1 370 900 = 10.1 %

Denne Sammenligning falder ingenlunde ugunstig ud for Aarets første Halvdel. Nedgangen i Jernbanetrafikken var proportionelt mindre end Nedgangen i Omsætningen med Udlandet, hvoraf den Slutning turde kunne drages, at det indenlandske Marked befandt sig i forholdsvis sundere Tilstand end Udlandets. Under de følgende 6 Maaneder indtraadte derimod en fuldstændig Forandring, idet Jernbanetrafikken aftog i langt høiere Grad, end Nedgangen i Omsætningen med Udlandet kunde give Anledning til. Skotland og Irland indtog i denne Henseende en langt gunstigere Stilling end England. I begge de førstnævnte Lande var Høsten rigere, og desuden havde Skotland betydelig Fordel af den engelske Kulstreike, som bidrog til at lede Forretningsvirksomheden nordover. Alle tilgængelige Data tyder imidlertid paa, at det af Handel og Industri under 1893 vundne Udbytte, som allerede under det nærmest foregaaende Aar havde

*) Ved Behandlingen i Parlamentet af Budgettet for 1892 meddelte den daværende Finantsminister flere interessante Opgaver betreffende den gennemsnitlige Aarsindtægt inden forskjellige Klasser af det engelske Samfund. Der blev saaledes nævnt, at den ved Beregning af Indkomsskatten optagne Gennemsnitsindtægt for Læger var noget større end for de saakaldte Bomuldsfyrster og Bomuldskompanier, at de Lovkyndiges Aarsindtægt i Gennemsnit oversteg de i Kulindustrien interesserede Kapitalisters, ligesom at den Indtægt, som tilfalder dem, gennem hvem Varers Distribution og Transport foregaar, var dobbelt saa stor som samtlige Producenters og Fabrikanters o. s. v.

lidt Afbræk, er gaaet yderligere ned, saa at Aaret med fuld Grund kan betragtes som et fuldt af Vanskeligheder og Anstrængelser uden nogen tilsvarende Løn.

Hvorvidt den trykkede Stemning, som i de sidste 7 Aar har gjort sig gjældende inden Forretningsverdenen, nu har naaet sit Kulminationspunkt, turde det være vanskeligt med nogensomhelst Sikkerhed at forudsige. Det turde dog fortjene at anføres, hvad der herom udtales i et anseet Tidsskrift, hvis Meddelelser i Almindelighed har vist sig at fortjene Tiltro. „Det nye Aar“, udtaler Forfatteren under 6te Januar sidstleden, „turde efter al Sandsynlighed vise sig i enhver Henseende at blive bedre end de tre nærmest foregaaende, altid forudsat, at vi undgaar nogen større Krig. Denne Paastand grunder sig derpaa, at der under de seneste tre Aar er foregaaet en langsom og neppe mærkbar Afvikling af de daarlige Forretningsforhold, som ophobedes i Aarene 1886—90. Denne Likvidation efterfulgtes af en intens Mistillid og Mangel paa Kredit, som virkede næsten absolut hæmmende ligeoverfor nye Foretagender; men dette Forhold kan dog nu siges faktisk at være afsluttet. Under nævnte Treaarsperiode har derhos Mangelen paa Tillid inden Landet og finantsielle Vanskeligheder hos de udenlandske Konsumenter medført en betydelig Nedgang i alle Priser, hvorved ligeledes Utilbøieligheden for nye Foretagender yderligere har steget og en Forandring i Methoderne for Tilvirkningen er nødvendiggjort, deriblandt først og fremst en Nedsættelse af Arbejdslønnen. Men medens denne besværlige Likvidation og den endnu mærkbarere Lønsnedsættelse har fundet Sted, er der samtidig foregaaet en betydelig Ophobning af ny Kapital, derigjennem at den indenlandske Handelsomsætning paa en mærkelig Maade har holdt sig oppe. Helt indtil den store Kulstreik omkring Midten af sidste Aar viste den nævnte Omsætning en meget ringe Nedgang, saaledes som utvetydigt angaves ved de stadig stigende Jernbaneindkomster. Det er vistnok sandt, at Landbruget vedblev at lide under et Tryk, som end mere steg ved den langvarige Tørke, men inden de øvrige indenlandske Næringsgrene var Tilstanden noksaa tilfredsstillende. Den herunder dannede nye Kapital, hvis Beløb var temmelig betydeligt, udgjorde en Besparelse, der ikke, som saa ofte før, spildtes paa ulønnende Foretagender eller gennem Laan til fremmede, mer eller mindre insolvente Stater, men akkumuleredes i Paavente af bedre Tider og sikrere Placering. Tabene under de daarlige Aar 1886—90 er derved blevne mer end erstattede, og Landet i sin Helhed er idag ubestridelig rigere end for tre Aar siden. I den forløbne Tid har ogsaa den mindskede Produktion medført en Forminskelse af de forhaandenværende Lagere, hvilke ogsaa for Øieblikket hos Mellemhænderne — Distributørerne — er langt mindre end under almindelige Forhold, og disse maa fyldes. I nogen Tid gaaes der visselig i saa Henseende frem med Forsigtighed; Ingen vil gjerne gjøre Begyndelsen, da man savner Vished for, at den over hele Verden udsprede Krise virkelig er overvunden; men saasnart Begyndelsen er skeet med Lagrenes Komplettering, vil Priserne som Følge deraf vise Tendens til Stigning, Efterspørgselen forøges og Industrien fremvise øget Liv. Antagelig vil denne Forandring paa ingen Maade gaa hurtig for sig, hvad der vel heller ikke engang vilde være ønskeligt, da det vilde give Anledning til at antage, at den forøgede Virksomhed var fremkaldt gennem tilfældig Spekulation. Men der er al Grund til at tro paa en langsomt fremskridende, stadig Bedring, hvis Langsomhed netop antyder, at den ogsaa bliver langvarig.“

Mod denne kanske vel lyse Skildring af, hvad vi gaar imøde, turde det fortjene at paapeges, at Muligheden for England herefter at beholde det industrielle Supremati, som det hidtil har indehavt, og hvorigjennem dets Rigdomme vel nærmest er blevne grundlagte, for en meget væsentlig Del turde bero paa en Ordning af de raadende Arbejdsforhold paa saadan Maade, at den Slags Sammenstød, som de seneste Aars Streikebevægelser og Arbejderassociationer med sit uhindrede Enevælde har medført, ikke kommer til at fornyes, da saadanne skræmmer Kapitalen bort fra Foretagender, inden hvilken enhver sund Beregning derigjennem umuliggjøres. Dertil kommer, at allerede nu den dominerende Stilling, som Produkter af britisk Industri har indtaget paa Verdensmarkedet — specielt inden transatlantiske Lande — paa Grund af de kontinentale Industristaters Anstrængelser er begyndt at undergraves, først og fremst gjennem den Dygtighed og Energi, som er udvist af Repræsentanterne for de konkurrerende Landes Industridrivende og Kjøbmænd ved Spredning af Kjendskaben til deres Fabrikata og disses Afpasning efter Fordringer og Sædvaner hos de Kunder, man søger at vinde, en Dygtighed, hvori britiske Handelsagenter unegtelig er underlegne, saaledes som det nu ogsaa her erkjendes.

Endelig turde det heller ikke være uden Indflydelse, at adskillige af de Industrigrene, hvis Produkter hidtil har havt en betydelig Afsætning i Orienten, nu er blevne overflyttede did med saadant Held, at den derved opstaaede Konkurrence i mærkbar Grad er begyndt at indvirke paa dette Lands derværende Marked for disse Fabrikater.

Bevis for de her anførte Forhold findes der af mange Slags; som f. Ex. den ved Dokstreiken i London foranledigede Tilbøielighed til for at undgaa den Forhøielse af Dokafgiften med $12\frac{1}{2}$ o/o, som nævnte Streik medførte, at søge andre Udgangspunkter for Transithandelen, fornemmelig over Antwerpen og Hamburg, ligesaa den skadelige Indflydelse paa Kulexporten fra Hull, som blev en Følge af de dersteds beskjæftigede Dokarbejderes Voldshandlinger.

Det fremgaar videre af de sidste Aars Handelsstatistik, at særlig tyske Fabrikprodukter mer og mer trænger sig ind paa Markeder, hvor England hidtil har været saagodtsom eneraadende, ja endog har vundet Indpas i sidstnævnte Land, hvad man med Lethed kan overbevise sig om ved Besøg i Londons Detailforretninger. Det er ogsaa et kjendt Faktum, at der til Trods for de i senere Aar trufne Foranstaltninger for at hæve de engelske Handelsfuldmægtiges Kundskabs- og Dygtigheds Niveau, meget ofte, selv i London, foretrækkes tyske Kontorister, hvilke med mangesidigere og grundigere Foruddannelse samt mere sparsommelige Livsvaner udvikler større Dygtighed og Flid.

De Farer for britisk Industri, som den orientalske Konkurrence kan komme til at medføre, fremholder den her udkommende Avis „The Shipping Gazette“ i en Artikkell, som man nedenfor gjengiver i Sammenhæng:

„De Vanskeligheder, britiske Kjøbmænd har at kæmpe med under sine Bestræbelser for at vinde Indgang paa fremmede Markeder eller der at vedligeholde og udvide den allerede opnaaede Omsætning, viser ingenlunde Tegn til at aftage. For hvert Aar optræder en eller anden ny Konkurrent, medens de, som allerede findes, udfolder forøget Energi. I vor Omsætning i Orienten møder der os saaledes ikke blot Konkurrence af kontinentale Rivaler, hvad der maaske indebærer mindre Fare, men ogsaa, hvad der turde være af større Betydning, en forøget Udvikling af indenlandsk Fabrikvirksomhed. For faa Aar tilbage var saaledes Japan

en god Kunde for britiske Fabrikprodukter. Nu er dette Lands talrige Indvaanere ikke blot paa god Vei til at fylde sit eget Behov, men endog ogsaa, i en vis Udstrækning, nærliggende Landes. De Fremskridt, som dette Land har gjort i Haandværk og Industri under de seneste Aar, er virkelig beundringsværdige. Det bedste Bevis yder i saa Henseende dets Bomuldsspinderier. I Aaret 1875 købte den japanesiske Regjering i Europa nogle smaa Modelmaskiner for Bomuldsspinding. I 1884 fandtes der allerede 27 Spinderier med en Tilvirkning af omkring 617 000 jap. ŧ Garn, og i 1890 var denne Tilvirkning 10 Gange større. Under den første Tid af denne Industris Tilværelse gav den et Udbytte af 20 à 30 $\%$. Herved fremkaldtes imidlertid en Overproduktion, og da hovedsagelig kun grovere Garn kunde tilvirkes, vedblev ligefuldt Importen af de finere Slags. For at hjælpe herpaa, udsendtes der Agenter til Bombay og Europa for at studere de tekniske Detaljer ved Spinding af finere Garnsorter, med det Resultat, at ogsaa saadanne nu tilvirkes i Japan. Uden Tvivl vil Landets eget Behov herfor snart blive fyldt, og af visse Slags finder allerede en ikke ubetydelig Export Sted til Nabolandet Kina, som efter al Sandsynlighed vil blive en meget god Kunde. Manchester-Fabrikanterne klager meget over den lave Produktionspris af de i Indien tilvirkede Bomuldstoffene og ser med Uro, at disse i væsentlig Grad begynder at fortrænge Lancashire-Fabrikaterne paa det kinesiske og andre orientalske Markeder. Tilvirkningsomkostningerne er dog endnu lavere i Japan end i Indien og Beliggenheden nær Kinas uhyre Afsætningsomraade gunstigere. Der skal ogsaa være Spørgsmaal om at afskaffe den hidtil i Japan oppebaarne Indførselstold paa Raamaterialet. Konkurrencen med nævnte Land indskrænker sig dog ingenlunde alene til Bomuld. Under sidste Kulstreik var der saaledes megen Tale om Export fra Japan af nævnte Nødvendighedsartikkel, hvorpaa Tilgangen er rigelig, af god Kvalitet og for meget lavere Pris. Exporten deraf til Bombay er allerede temmelig betydelig, ligesom saadan er paatænkt til San Francisco. Der er ingen Tvivl om, at det vil lykkes den Energi, som findes hos disse „Orientens Englændere“, at finde Markeder for Overskuddet af sine Tilvirkninger. Den Foretagsomhed, som de paa dette Omraade udvikler, er uden Sammenligning. Saaledes indførte Japan for faa Aar siden hele sit Behov af Paraplyer fra Europa. Denne Import er nu ganske ophørt, og istedenfor exporteres der omkring $1\frac{1}{2}$ Million Paraplyer, til en Værdi af £ 50 000. Den senest til Japan indførte Industri er Fabrikation af Uhre, og der er al Grund til at antage, at inden faa Aar ikke blot Landets eget Behov for denne Vare derigjennem vil blive tilfredsstillet, men at ogsaa Export deraf kan finde Sted.“

Det Prisfald, som i 1893 rammede Flertallet af de for det herværende Marked vigtigste Varesorter, var forholdsvis ubetydeligt og gik op til ikke fuldt 2 $\%$, saaledes som vil fremgaa af de nedenfor anførte sammenlignende Tal:

Sammenlagt Pris af 22 af de vigtigste Varesorter.

Tid.

1 Januar 1894	2 082
1 Juli 1893	2 105
1 Januar 1893	2 121

1 Juli	1892	2 081
1 Januar	1892	2 133
1 Juli	1891	2 199
1 Januar	1891	2 224
1 Juli	1890	2 259
1 Januar	1890	2 236
1 Juli	1889	2 161
1 Januar	1889	2 187
1 Januar	1888	2 230
1 Januar	1887	2 059

„De her anførte Tal,“ udtales der i „The Economist“, „lægger uimodsigelig for Dagen Uholdbarheden af den af Bimetallisterne saa ivrig forsvarede Paastand, at der hersker en nøie Overensstemmelse mellem Vexlingerne i Varepriserne, beregnede i Guld og i Sølv. Om saa virkelig var Tilfældet, burde Sølvets voldsomme Prisfald under sidstforløbne Aar unegtelig have medført en dertil svarende Nedgang i Varepriserne i Almindelighed. Men dette har ingenlunde været Tilfældet, og det samme Forhold viser sig, om vi udstrækker vor Undersøgelse af de nævnte Tal noget længere tilbage. Varepriserne var ved Indgangen af indeværende Aar en Smule høiere end den 1ste Januar 1887, medens Prisen paa Sølv, som dengang udgjorde $46\frac{1}{8}$ d. pr. Unze, ved førstnævnte Tidspunkt gik ned til $31\frac{3}{4}$ d., eller et Prisfald af over 30 %.“

At Arbeidsløshed eller aftagende Arbeidsfortjeneste, til Trods for de billigere Priser paa Flertallet af de Artikler, som indgaar i den store Masses daglige Forbrug, har medført en Indskrænkning i Konsuntionen af saadanne Artikler, som ikke kan siges at høre til de absolut nødvendige, og med Hensyn til hvilke der følgelig under knappe Tider lettest iagttages Sparsommelighed, turde fremgaa af en Sammenligning mellem de Tal, som angiver Forbruget under de sidste tre Aar af de med Told eller anden Afgift belagte Artikler, til hvis Anskaffelse en saa væsentlig Del af Arbeidernes Indtægt sædvanligvis medgaar:

Forbrug inden Landet

af		i 1893.	1892.	1891.
The	Ⓕ	208 097 400	207 113 700	202 456 800
Kaffe	„	27 148 800	28 851 200	29 243 200
Øl	Fade	31 594 400	31 508 700	31 667 300
Vin	Gallons	14 164 800	14 624 600	14 855 600
Indenlandske Spirituosa	„	29 858 000	31 355 300	30 744 300
Udenlandske do.	„	7 869 800	8 147 200	8 420 600
Tobak	Ⓕ	63 649 800	63 722 200	62 094 600

Kun af The og Øl er altsaa Forbruget steget, men dog ikke i Forhold til den beregnelige Tilvæxt i Folkemængden. Man savner endnu for sidstforløbne Aar den hvert Aar i „The Statesman's Yearbook“ meddelte Opgave over den Kvantitet pr. Individ af Befolkningen, som inden dette Land forbruges af de vigtigste af de importerede Fødemidler;

men af den nedenfor indtagne Redegjørelse i nævnte Retning for de 5 nærmest foregaaende Aar synes man berettiget til at slutte, at dette Forbrug, med forholdsvis faa Undtagelser, befinder sig i jevn Stigning:

Varesort.		1888.	1889.	1890.	1891.	1892.
Flæsk	Ⓐ	10.41	12.67	13.55	13.11	14 10
Smør	„	4.88	5.60	5.83	6.14	6.23
Ost	„	5.64	5 57	6.23	5.86	6.39
Æg	Stk.	30.46	30.37	32.91	33.68	35.03
Mel	Ⓐ	223.49	219.03	226.38	244.06	252.73
Sukker	„	71.10	77.19	73.21	80.17	77.84
The	„	5.03	4.99	5.17	5.36	5.43
Ris	„	9.93	10.74	9.38	8.85	8.91

Det er selvfølgeligt, at Vexlinger i Produktionen inden Landet af de Fødemidler, der er Gjenstand for saadan, i høi Grad indvirker paa Størrelsen af det importerede Kvantum, hvorfor disse Tal kun har relativ Betydning; men de synes dog alligevel at være af adskillig Interesse.

At de ovenfor omhandlende ugunstige Forhold, som udmærkede Aaret 1893, ikke i nogen væsentlig Grad har formaaet at indvirke skadelig paa den finansielle Stilling hos de Klasser af Befolkningen, som udgjør det væsentligste Klientel inden de Institutioner — Postsparebanken og andre Sparebanker — hvis Opgave det er at modtage og forrente selv den mindste Spareskilling, turde fremgaa deraf, at Aarets Tilvækst af den hos disse indsatte Kapital har holdt noksaa jævnt Skridt med Tilvæksten under de nærmest foregaaende Aar. Den i disse Sparebanker indestaaende Kapital udgjorde saaledes ved Udgangen af:

	I Postsparebanken.	Andre Sparebanker.	Tilsammen.
1888	£ 58 556 394	£ 46 404 688	£ 104 961 082
1889	„ 62 999 620	„ 45 127 820	„ 108 127 440
1890	„ 67 635 807	„ 43 650 552	„ 111 286 359
1891	„ 71 608 002	„ 42 875 565	„ 114 483 567
1892	„ 75 853 079	„ 43 385 449	„ 118 238 528

For 1893 savnes vistnok endnu tilsvarende Opgaver; men da de ovenfor anførte Sparebankers Beholdning i Statspapirer den 23de December 1893 modsvarede et Beløb af £ 122 543 284, synes den Slutning berettiget, at Indskuddene under Aaret ingenlunde har vist Nedgang. Et velkjendt Faktum er det ogsaa, at Arbejdslønnen i Almindelighed ikke er gaaet ned — paa adskillige Steder ganske det Modsatte —, medens Livsfor nødenhederne har været ikke ubetydelig billigere end hidtil paa lange Tider.

I den af „The Local Government Board“ senest offentliggjorte Aarsberetning betræffende Fattigpleien meddeles, at det samlede Antal Understøttede inden England og Wales, deri indbefattet saavel de i Arbejdsanstalter og Asyler for Sindssyge indtagne som ogsaa de saakaldte „out-door paupers“, som modtager Fattighjælp i sine egne Hjem, — den

1ste Januar	1858	beløb sig til	940 552
1ste —	1875	„ „ „	817 822
1ste —	1885	„ „ „	788 902
1ste —	1890	„ „ „	793 246
1ste —	1892	„ „ „	763 473
1ste —	1893	var steget til	783 597

Ifølge Opgaver, som „The Economist“ har hentet fra anden Kilde, og som strækker sig til Udgangen af November 1893, udgjorde Antallet af Understøttede

den 30te November	1888	728 483
„ „ —	1889	702 396
„ „ —	1890	675 999
„ „ —	1891	660 823
„ „ —	1892	672 722
„ „ —	1893	726 951,

hvilket Tal leder til omtrent det samme Resultat. Nævnte Stigning finder sin naturlige Forklaring i den raadende Stagnation inden Forretningslivet, i formindsket Adgang til Arbeidsfortjeneste, selv for Jordbrugsarbeidere, paa Grund af de abnorme Veirforhold, samt, antagelig, fortrinsvis i de under Aaret iværksatte Arbeidsnedlæggelser. Fattigvæsenets Regnskabsaar udløber den 25de Marts. Fordeles Antallet af de den nævnte Dag Understøttede af alle Slags paa Befolkningen i dens Helhed, viser det sig, at de Understøttede udgjorde 25.8 for hver 1000 Indbyggere, hvilket er lavere end nogensinde tidligere, i den Tid saadant statistisk Materiale har været tilgængeligt, med Undtagelse af det samme Tidspunkt i 1893, da Forholdet var 25.6 af 1000. Det fortjener i denne Forbindelse at bemærkes, at, til Trods for alt Raab om Mangel paa Arbeide og deraf foranlediget Nød inden Hovedstaden, Antallet af Understøttede i Forhold til Folkemængden er mindre end inden Landets øvrige Distrikter, ligesom ogsaa dette Antal under det Aar, som udløb den 25de Marts 1893, var relativt lavere end under 30 af de 31 nærmest foregaaende Aar.

Opgave over Fattigvæsenets Udgifter er endnu ikke offentliggjort for senere Tidsrum end det med den 25de Marts 1892 udløbende Regnskabsaar. De beløb sig for nævnte Aar til £ 8 847 678, modsvarende 6 s 1 d for hver Person af Befolkningen. De dækkedes dels gennem Udligning af Fattigskat, dels gennem Afgift for lokale Bevillinger — „licences“ —, saaledes som nedenfor anføres, ligesom gennem en Kommunerne tilstaaet Andel af Arveafgiften, hvilken Andel under Aaret udgjorde ikke mindre end £ 1 918 424.

Løsen af Bevilling indbragte:

Til Salg af berusende Drikke til Fortæring paa Stedet . .	£ 1 370 509
Til Salg i Smaat af do. ved Personer, som ikke er beret-	
tigede til Salg for Fortæring paa Stedet „	31 603
„ Salg af Vildt „	6 520
„ Ølhandlere „	33 127
„ Brændevinsforsælgere „	120 104
„ Vin- og Likørforsælgere „	44 120
„ Restaurationer „	7 740

Hundeskat	£	407 554
Jagtskat	„	142 690
Tilladelse til at eie Gevær	„	79 175
Afgift af Husagenter og Vurderingsmænd	„	7 702
„ „ Auktionarier	„	59 923
„ „ Tobakshandlere	„	64 250
Vognskat	„	433 112
Afgift for Benyttelsen af heraldiske Vaaben	„	70 219
„ „ mandlige Tjenere	„	130 602
„ „ omvandrende Kræmmere	„	16 880
„ „ Pantlaanere	„	30 330
„ „ Handel med Guld og Sølv	„	43 609

Det turde heraf fremgaa, hvilken betydelig Antal af Nodens Lindring, der her paalægges de Samfundsklasser, for hvem Luxus og Overflodighed er et Behov.

Paa Aarets Pengemarked udøvede først og fremst de udenlandske Forhold en hæmmende Indflydelse. Det var roligt og tilfredsstillende under første Kvartal, i nogen Grad beroende paa en uafbrudt Tilførsel af Guld fra De forenede Stater, og den eneste Forandring i Bankrenten, som herunder forekom, var en Nedsætning fra 3 til $2\frac{1}{2}$ % mod Slutningen af Januar. Ved Begyndelsen af April erholdtes dog et Varsel om kommende Vanskeligheder gjennem de Betalingsindstillinger blandt Australske Banker, som efterhaanden antog saa kolossale Proportioner. Med Anledning heraf forhøiede Bank of England under de første tre Uger af Mai Renten fra 3 til $3\frac{1}{2}$ og derefter til 4 %, uden at den dog derigjennem formaaede at berolige Stemningen paa det aabne Marked, hvor Rentefoden holdt sig omkring $\frac{1}{4}$ % høiere. Bankerne foranledigedes herved til at indkalde udestaaende Fordringer og til at indskrænke de Laantagerne under sædvanlige Forhold indrømmede Lettelser i saa stor Udstrækning, at ved Midten af Mai en Panik var meget nær ved at indtræde paa Fondsbørsen, forarsagende talrige Betalingsindstillinger. Denne Følelse af Uro varede dog ikke længe, der indtraadte atter en Lettelse paa Pengemarkedet, og den høie Rentefod fremkaldte Tilførsel af Guld fra Udlandet. Ved Begyndelsen af Juni nedsatte derfor Bank of England igjen Renten til 3 % og en Uge senere til $2\frac{1}{2}$ %. Mod Slutningen af Juli gjorde dog den da udbrudte Pengekrise inden De forenede Stater sig følgelig. En stærk Tilførsel af Guld til nævnte Land fandt Sted, hovedsagelig fra Bank of England, hvad der igjen foranledigede en Stigning af dens Rente ved Begyndelsen af August til 3 % og en Uge senere til 4 % samt to Uger derefter yderligere til 5 %. Denne høie Rentefod ikke blot stoppede videre Guldafskibninger, men fremkaldte en Overflod af nævnte Metal, saaat Banken ved Midten af September igjen følte sig stærk nok til at kunne nedsætte Rentefoden, først til 4 og senere til $3\frac{1}{2}$ %. Den 5te Oktober fandt en yderligere Nedsættelse Sted til 3 %, som derefter forblev gjældende for Resten af Aaret. Den indenlandske Pengeefterspørgsel har under hele Aaret været meget indskrænket, en Følge af den inden Forretningsverdenen raadende Mistillid og Stagnation i Omsætningen paa

Paa Fondsbørsen herskede der en udpræget Mangel paa Tillid til alle Slags Værdipapirer, med Undtagelse af de aller sikreste — de saakaldte „guldkantede“. Denne Følelse var allerede tilstede ved Aarets Begyndelse; men istedenfor efterhaanden at aftage, saaledes som sædvanligvis er Tilfældet efter en Panik, blev den stadig mere intens som Følge af de Forhold, der nærmest har bidraget til Grundlæggelsen af Aarets finansielle Historie. Kapitalisternes Taalmodighed underkastedes de haardeste Prøvelser gjennem de Afsløringer, som fandt Sted i Forbindelse med de saakaldte „Trust“kompanier, hvoraf der dannedes saa mange i den Tid, Spekulationsraseriet stod paa sit Høidepunkt. Loven om Selskabers Likvidation har her vist sig at være af betydelig Værdi, idet det i samme foreskrevne offentlige Forhør af Direktører og andre Medlemmer af Bestyrelsen har muliggjort en Blotstillelse af de mindre samvittighedsfulde Fremgangsmaader, som visse Grupper af Finantsmænd har tilladt sig, og derigjennem foranlediget en grundigere Undersøgelse af ruinerede Foretagenders Forhistorie, hvorved adskillige af de for Aktietegnere lagte Snarer er blevne opdagede, til Advarsel for Fremtiden. Disse Opdagelser har imidlertid udbredt Mistro til indenlandske Aktieforetagender i Almindelighed, paa samme Tid som Udsigterne til i Udlandet at finde fordelagtig Anvendelse for disponibel Kapital i de fleste Tilfælde ved nærmere Undersøgelse ingenlunde har vist sig mere lokkende, hvorom de mere finansielle Forhold inden de fleste Stater, saavel i som udenfor Europa, leverer saa talrige Beviser. Beløbet af den Kapital, som søgtes erhvervet paa herværende Marked til nye Foretagender eller Laan, gik under 1893 ned til det laveste Tal, som er forekommet siden 1876. Det gik nemlig alene op til £ 49 142 000, og skal man til Sammenligning nedenfor anføre de tilsvarende Tal for de nærmest foregaaende 4 Aar:

	Inden England.	Inden England og i andre Lande.	Tilsammen.
	£	£	£
1893	39 181 438	9 959 750	49 141 188
1892	53 197 092	27 940 086	81 137 177
1891	80 239 270	24 355 640	104 594 910
1890	125 898 000	16 667 000	142 565 000
1889	178 930 000	28 107 000	207 037 000

Placeringen af de førstnævnte Beløb fordeler sig saaledes:

Laan til fremmede Stater	£	2 968 000
— „ Kolonier	„	12 356 257
— „ britiske Korporationer	„	6 035 904
— „ fremmede og koloniale do.	„	3 147 372
Britiske Jernbaner	„	2 842 650
Fremmede og koloniale do.	„	9 325 456
Grubekompanier	„	1 191 284
Selskaber for Tilvirkning af pneumatiske Hjulringe og Velocipeder	„	995 000
Bank- og Finantsselskaber	„	964 275

Overføres £ 39 826 198

		Transport	£ 0 000 000
Selskaber for Indkjøb af Jordeiendomme og Forsknings-			
	foretagender	„	883 500
— „ Belysning og Vandleddning		„	971 250
— „ Sporvogne og Omnibusser		„	248 500
— „ Hoteller og Forlystelsesteder		„	1 241 430
Industrielle og forskellige andre Selskaber		„	5 970 310
tilsammen			£ 49 141 188

Mærkes kan her det betydelige Beløb, som nedlagdes i Foretagender betræffende Hjulsporten, især sammenlignet med den ringe Opmærksomhed, som viedes andre industrielle Foretagender.

Den sidst afgivne officielle Redegjørelse betræffende insolvente Selskaber — nemlig for 1892 — giver en mørk Skildring af de hidhørende Forhold. Antallet af de under nævnte Aar afviklede Selskaber udgjorde 1 091; heraf var der 117 af Domstol anordnede, saakaldte Tvangslikvidationer. Den i disse Selskaber indsatte Kapital — Sælernes Aktier ikke medregnet — gik op til £ 27 218 653. Af dette betydelige Beløb antoges £ 18 000 000 at være gaaet totalt tabt ved de frivillige eller under Domstols Overtilsyn udførte Udviklinger, og £ 7 429 789 ved de af Domstol forordnede, Herigjennem fremkommer et Nettotab for Fordringshavere og de i Selskaberne Interesserede af £ 25 429 789, Sælernes Aktier og Likvidationsomkostningerne ikke iberegnete. „Saadanne Uregelmæssigheder“, udtales der i den nævnte Redegjørelse, „kan vanskelig forebygges ved Lovgivning. Den eneste Beskyttelse derimod, som for nærværende turde findes, synes at ligge i vedkommende Bestyrelsens Retskaffenhed og Dygtighed, Revisorens Selvstændighed og Skarpsind samt Lovbestemmelser mod falske Opgaver“. Det er egentlig fire Slags Selskaber, som fortrinsvis har vist sig at være tabbringende, og som for den væsentligste Del har opslugt de 18 Millioner, Almenhedens Godtroenhed har anbetroet dem. Disse er: Selskaber dannede for Overtagelse af værdiløse Patenter; Selskaber for Overtagelse af Forretninger med svag finantsiel Stilling, ikke sjelden allerede fuldstændig insolvente; Selskaber for finantsielle Spekulationer, samt Selskaber dannede paa fingerede Grundvolde.

De under Aaret indtrufne Konkurser gik ifølge en af Board of Trade offentliggjort Redegjørelse op til 4 635 med en samlet Gjæld af £ 8 763 031 mod Aktiva til et Beløb af £ 3 078 393, altsaa et beregnet Tab for Kreditorerne af £ 5 691 641. Samtidig blev der sluttet 3 333 Akkorder

med Passiva til Beløb . . .	£ 5 957 022
og Aktiva „ „ . . .	„ 2 937 315

altsaa Tab for Kreditorerne af £ 3 019 707

I Forbindelse hermed anføres, at medens Antallet af Konkurser og Beløbet af det beregnede Tab for Kreditorerne under Aaret væsentlig forøgedes, er Gjennemsnitsbeløbet af hver Masses Forpligtelser gaaet ned fra £ 2 031 i 1891 til £ 1 890 i 1892, hvorimod det modsatte Forhold findes for de Tilfælde, hvor der blev sluttet Akkord, idet Beløbet her steg fra £ 1 692 til £ 1 787. Det gennemsnitlige Tab for hver Fordringshaver i Konkurs-

massen er ligeledes gaaet ned fra £ 1 525 til £ 1 443, medens det for Akkorder forøgedes fra £ 1 004 til £ 1 199. At en Stigning er indtraadt i Tilfældene af Insolvents er jo ganske naturligt under det Tryk, som raadede i Handel og Landbrug; men paa den anden Side er det unegtelig til en vis Grad tilfredsstillende, at Landets almindelige Forretningsstilstand har vist sig tilstrækkelig sund til med øiensynlig ringe Skade at kunne modstaa de nævnte Forhold. At saa har kunnet ske, turde antagelig bero derpaa, at de lidte Tab langt mere har rammet de kapitalplacerende Klasser end den egentlige Forretningsverden.

Det er noksom bekjendt, at inden dette Land Donationer til velgjørende Øiemed, saavel under Livstiden som i testamentariske Dispositioner, er meget almindelige, Aarlig registreres der omkring 60 000 Testamenter, og under det Regnskabsaar, som udløb den 31te Marts 1893, udgjorde Antallet af saadanne, hvor Efterladenskaberne oversteg £ 100, og for hvilke følgelig Arveafgift erlagdes, 51 400, Det samlede Beløb af de derved disponerede personlige Efterladenskaber — ikke faste Eendomme —, havde en Værdi af £ 164 000 000, visende en Nedgang af £ 29 000 000 i Sammenligning med det nærmest foregaaende Aar. I Testamenter, som tilsammen angik et Beløb af £ 14 200 000, forekom der Dispositioner i de ovenanførte Øiemed til et Beløb af £ 1 400 000, eller omkring 10 % af Efterladenskaberne. I Almindelighed turde det kunne antages, at noget over 1 % af samtlige personlige Efterladenskaber testamenteres til veldædige og almmennyttige Øiemed.

Storbritanniens Vareomsætning under 1893 fordeler sig med Hensyn til dens Værdi i £ St. mellem de forskjellige Lande saaledes, som nedenfor anført, og tilføier man, for Sammenligning, de tilsvarende Opgaver for de tvende nærmest foregaaende Aar i afrundede Tusinder.

Import.

Fra	1893	1892	1891
De Forenede Stater	£ 91 775 000	108 186 000	104 409 000
Frankrig	41 603 000	43 519 000	44 777 000
Holland	28 872 000	28 872 000	27 302 000
Tyskland	26 376 000	25 727 000	27 032 000
Rusland	18 607 000	15 123 000	24 110 000
Belgien	16 855 000	17 014 000	17 253 000
Spanien	10 354 000	10 917 000	10 524 000
Danmark	8 904 000	8 042 000	7 937 000
Egypten	8 845 000	10 525 000	10 658 000
Sverige	8 431 000	8 233 000	8 511 000
Tyrkiet	5 004 000	5 552 000	5 443 000
Argentina	4 839 000	4 540 000	3 451 000
Brasilien	4 642 000	3 512 000	4 250 000

Fra	1893	1892	1891
Kina	3 945 000	3 583 000	4 713 000
Chili	3 773 000	3 871 000	3 710 000
Norge.	3 568 000	3 574 000	3 362 000
Italien	2 948 000	3 284 000	3 419 000
Portugal	2 378 000	3 441 000	2 952 000
Ikke særskilt angivne syd-amerikanske Stater	2 334 000	2 416 000	1 700 000
Østerrige	1 624 000	1 238 000	1 464 000
Central Amerika	1 211 000	1 089 000	1 400 000
Japan	1 046 000	804 000	1 153 000
Mexico	584 000	454 000	493 000
Vestindien	145 000	111 000	172 000
Uruguay	133 000	288 000	374 000
Andre Lande	12 265 000	12 163 000	15 407 000
tilsammen	£ 313 061 000	326 027 000	335 976 000
Britiske Kolonier og Besiddelser	„ 92 006 000	97 766 000	99 465 000
tilsammen	£ 405 067 000	423 793 000	435 441 000

Export.

Til	1893	1892	1891
De Forenede Stater	£ 24 023 000	26 547 000	27 544 000
Tyskland.	„ 17 799 000	17 583 000	18 804 000
Frankrig	„ 13 404 000	14 686 000	16 430 000
Holland	„ 9 264 000	8 836 000	9 463 000
Brasilien	„ 7 779 000	7 910 000	8 290 000
Belgien	„ 7 146 000	6 943 000	7 374 000
Rusland	„ 6 380 000	5 557 000	5 407 000
Tyrkiet	„ 5 776 000	6 190 000	6 554 000
Argentina	„ 5 558 000	5 652 000	4 247 000
Italien	„ 5 214 000	5 564 000	6 296 000
Kina	„ 4 631 000	5 776 000	6 456 000
Spanien	„ 3 620 000	4 673 000	4 977 000
Japan	„ 3 492 000	2 992 000	2 883 000
Egypten	„ 3 363 000	3 192 000	3 789 000
Ikke særskilt angivne syd-amerikanske Stater	„ 2 979 000	2 495 000	3 398 000
Sverige	„ 2 699 000	2 862 000	2 990 000
Danmark	„ 2 528 000	2 622 000	2 617 000
Chili	„ 2 384 000	3 735 000	2 000 000
Norge.	„ 1 757 000	1 707 000	1 902 000
Portugal	„ 1 741 000	1 395 000	2 018 000
Vestindien	„ 1 646 000	2 918 000	1 949 000
Uruguay	„ 1 510 000	1 280 000	1 165 000
Mexico	„ 1 149 000	1 298 000	1 696 000
Østerrige	„ 1 095 000	1 143 000	1 228 000

Til	1893	1892	1891
Central Amerika „	690 000	829 000	1 145 000
Andre Lande „	8 784 000	8 263 000	10 657 000
Tilsammen	£ 146 411 000	152 448 000	161 279 009
Britiske Kolonier og Besiddelser „	72 085 000	74 630 000	65 956 000
Tilsammen	£ 218 496 000	227 078 000	247 235 000
Værdien af den samtidig indførte Mængde Guld og Sølv — i Plader og Mynt udgjorde:			
	£ 39 591 218	32 329 614	36 145 481
medens der udførtes for . . . „	37 228 791	28 910 690	33 031 018
Altsaa oversteg Importen Exporten med £	2 362 427	3 418 924	3 111 463

Ifølge den af Board of Trade allerede ved Midten af Januar offentliggjorte Statistik gik Værdien af de forskjellige Varesorter, som indgaar i den ovenfor anførte Handelsomsætning, op til de nedenfor angivne Beløb; man anfører samtidig de modsvarende Tal for de tvende nærmest foregaaende Aar, for at vise den Opgang eller Nedgang, som derunder har fundet Sted.

Værdien af de forskjellige Varesorter, som indgaar i den ovenfor anførte Handelsomsætning, udgøres, ifølge en af Board of Trade allerede ved Midten af Januar Maaned offentliggjort Statistik, af de nedenfor nærmere angivne Beløb;

Varesorter.	Import.	Export af britiske og irlandske Produkter.	Reexport af udenlandske og koloniale Produkter.
	£	£	£
Levende Dyr			
Heste	376 954	472 790	„
Slagtekvæg og Avlsdyr	6 351 704	157 125	„
Føde- og Drikkevarer.			
Korn, Mel m. v.	51 299 802	„	336 862
Brød, Kjæx m. v.	„	594 520	„
Kjød og Flæsk	22 331 503	„	285 492
do., preservevet paa anden Maade end ved Saltning	„	„	155 584
Smør	12 754 233	85 960	373 065

Varesorter.	Import.	Export af britiske og irlandske Produkter.	Reexport af udenlandske og koloniale Produkter.
	£	£	£
Margarin	3 656 224	„	42 103
Ost	5 160 918	44 053	195 697
Æg	3 875 639	„	„
Fersk Fisk	800 404	„	„
Røget og saltet do.	1 881 549	1 769 773	547 638
Frugt, ukonservet	4 399 870	„	94 809
Humle	1 141 294	79 849	33 908
Smult	2 808 855	„	292 112
Kondenseret Melk	1 008 549	„	„
Løg	783 399	„	„
Poteter	906 952	„	„
Fjerkræ og Vildt	578 959	„	„
Ris	2 139 648	„	1 056 562
Krydderier	650 526	„	273 284
Sukker og Sirup	22 261 573	902 305	493 839
Grøntsager, friske	1 076 750	„	„
Gjær	575 905	„	„
Salt	„	504 529	„
Pickles, Ædikke, Saucer m. m.	„	1 103 720	„
Cichori	61 917	„	„
Kakao	1 080 431	„	331 274
Kaffe	4 001 280	„	2 267 766
Korinter	919 013	„	67 785
Rosiner	716 159	„	74 111
The	10 217 071	„	1 475 487
Spirituosa	1 915 219	1 177 958	255 444
Vin	5 303 294	„	510 169
Øl og Porter	„	1 505 699	„
Andre hidhørende Produkter	5 137 021	2 834 980	„
Tobak	3 566 061	„	463 904
Metaller.			
Jernmalm	2 792 028	„	„
Bearbejdet Jern og Staal	683 531	23 886 978	875 669
Kobber og Arbejder deraf	5 233 184	3 022 651	613 279
Svovelskis („Pyrites“)	1 065 407	„	„
Bly	1 855 215	553 275	„
Sølv	3 070 822	„	„
Tin	2 892 107	606 318	1 688 362
Zink	1 007 397	159 094	„
Kviksølv	341 186	„	240 017
Pletvarer	„	306 549	„

Varesorter.	Import.	Export af britiske og irlandske Produkter.	Reexport af udenlandske og koloniale Produkter.
	£	£	£
Messing	„	454 985	„
Telegraftraad og Telegrafapparater	„	1 065 767	„
Andre Slags, ikke angivne . . .	1 688 440	810 650	„
Kemikalier, Farve- og Garvestoffe	6 353 643	8 695 234	1 071 889
Oljer, Petroleum og Tran . . .	7 409 841	1 437 196	1 077 810
Raastoffe for Væveindustrien.			
Bomuld	30 684 942	„	4 607 431
Lin	2 517 953	„	„
Hamp	2 104 351	„	754 635
Jute	3 672 249	„	1 439 661
Silke	2 334 694	„	170 771
Uld	24 437 178	638 929	13 293 766
Uldaffald	661 419	1 876 649	„
Alpaca, Gjetuld, Haar m. m. . .	1 204 955	„	„
Uangivne Slags	358 268	2 041 364	„
Raastoffe for andre Industrier.			
Bark, peruviansk	148 962	„	109 487
Bust	518 757	„	„
Kautschuk	3 328 572	„	1 618 338
Gummi, forskellige Slags . . .	685 418	„	452 821
Guttaperka	303 593	„	72 661
Huder	2 180 887	„	882 162
Elfenben	477 001	„	247 376
Gjødningsstoffer	1 694 138	„	12 736
Lin- og Uldfiller	199 155	361 662	„
Esparto	870 431	„	„
Træmasse	1 180 310	„	„
Harpix	394 252	„	„
Talg og Stearin	2 163 509	„	793 202
Parafin	813 500	„	„
Stenkul	„	14 488 154	„
Produkter af Stenkul	„	„	„
Petroleum m. m.	„	1 275 238	„
Tjære	60 921	„	„
Trælast, alle Slags	15 390 894	„	54 138
Andre hidhørende Produkter . .	10 566 630	„	„
Fabrikprodukter.			
Lommeuhre, Klokker og Dele deraf	1 161 807	„	„
Bomuldsvarer	2 655 520	63 777 180	360 748

Varesorter.	Import.	Export af britiske og irlandske Produkter.	Reexport af udenlandske og koloniale Produkter.
	£	£	£
Uldvarer	11 971 352	20 961 881	1 039 798
Silkevarer ,	11 728 651	1 899 234	711 573
Jutevarer	"	2 689 790	"
Linvarer	"	5 784 151	"
Alpaca, Haar m.	"	1 496 120	"
Læder og Arbeider deraf.	9 075 753	2 141 619	1 472 381
Hadde og flettet Halm	759 998	"	"
Glasvarer . ,	2 443 269	766 072	86 247
Porselæn og Lervarer	"	1 986 544	"
Jernmanufaktur	3 007 062	"	"
Zink do.	398 349	"	"
Maskiner og Dele deraf	"	13 970 285	"
Vaaben og Ammunition	"	1 394 737	"
Papir og Pap.	2 311 900	1 474 734	71 415
Klædningsstykker	"	9 564 105	"
Sække m, m.	"	512 330	"
Tryksager	"	1 263 338	"
Lys	"	352 918	"
Kautschukarbeider ,	"	1 186 953	"
Vogne, Jernbane- og andre	"	1 107 946	"
Velocipeder	"	1 039 591	"
Cement	"	744 926	"
Rebslagerarbeider	"	401 453	"
Møbler	"	521 564	"
Voxdug m. m.	"	709 690	"
Malerfarver	"	1 434 661	"
Peltsværk	"	1 145 528	"
Sæbe	"	646 102	"
Skrivematerialer undtagen Papir	"	815 975	"
Andre, ikke specificerede Tilvirkninger	20 392 514	4 750 514	"
Diverse Varer.			
Drogerier og Farvestofte	817 357	"	159 083
Oljefrø	6 226 478	"	299 297
Oljekager	1 935 989	"	"
Kløver og Græsfrø	790 061	"	"
Andre, ikke angivne Varer ,	5 687 406	"	15 021 325
Men Pakkepost befordrede Varer	619 118	1 042 105	"
Tilsammen £	405 067 000	218 496 000	58 936 000

Den Andel, Norge har havt i den her anførte Import til og Export fra Storbritannien og Irland, bestod, ifølge et af herværende Toldstyrelse meddelt Sammendrag, af de nedenfor angivne Varer og Værdier, fordelte i Rubrikker paa samme Maade som i den sidst afgivne Aarsberetning.

Import fra Norge.

Vareslags.	Mængde.	Værdi i £	Samlet Værdi i £
Skovbrugsprodukter.			
Træløst, huggen, Furu og Gran .	Loads 248 972	330 709	1 897 517
— — — Eg	” 192	418	
— — — ikke angivet Slags	” 1 668	2 475	
— — — saget, Furu og Gran	” 448 183	954 645	
— — — ikke angivet Slags	” 3 589	5 874	
— — — Stav	” 24 718	52 994	
— — — Møbelsnedkeri	Tons 645	2 064	
— — — Bygnings do.	” ”	9 072	
Træmasse	” 125 889	538 260	
Tjære	Fade 165	113	
Bark-Farvestof	Cwts. 33	9	
Kork, ikke bearbejdet	Tons 56	148	
Raa Skovbær ,	Bushels 56	37	
Preserverede do.	Ⓔ 58 207	699	
Fiske- og Jagtprodukter.			
Færsk Fisk, Sild ,	Cwts. 250 754	48 303	641 630
— — — andre Slags	” 41 567	65 677	
Saltet eller roget Fisk, Sardiner	” 217	605	
— — — andre Slags	” 329 378	327 651	
Hummer og Østers	” 1 673	3 551	
Tran	Fade 7 617	145 082	
Sælskind	St. 113 206	32 460	
Hvalfiskeben	Cwts. 817	7 690	
Fiskeguano	Tons 724	4 284	
Vildt	” ”	4 778	
Peltsværk	St. 402	1 549	
Landbrugsprodukter.			
Kondenseret Melk	Cwts. 44 705	94 813	641 630
Smør	” 22 576	119 399	
Margarin	” 14 011	38 761	
Ost	” 218	536	
Korn, Byg	” 980	340	
— — — Havre ,	” 19 019	6 264	
Levende Dyr, Oxer	St. 34	340	
— — — Kjør	” 7	57	
— — — Faar	” 6 807	8 773	

Vareslags.	Mængde.	Værdi i £	Samlet Værdi i £
Levende Dyr, Heste	St. 131	1 711	302 120
— „ ikke angivne		173	
Flæskesider (Bacon)	Ctws. 770	2 051	
Saltet Flæsk (Pork)	„ 9	23	
Ferskt do.	„ 3	7	
— Oxekjød	„ 3	7	
Saltet do.	„ 98	185	
Preserveret Oxekjød	„ 442	1 203	
Kjød af Faar	„ 26	73	
— „ andre Slags	„ 2 526	5 786	
Raa Huder, tørre	„ 2 023	6 563	
— — vaade	„ 435	1 184	
Gjedeskind, uberedte	St. 7 000	843	
Skind, ikke angivet Slags	„ 1 083	102	
Talg	Cwts. 900	1 342	
Faareuld	⌘ 13 044	440	
Mos, Strøelse	Tons 1	4	
Frugt, Æbler	Bushels 24	7	
Kreaturhaar	Cwts. 306	401	
Horn og Klover	Tons 28	539	
Hamp	„ 25	427	
Hø	„ 1 674	8 138	
Ben	„ 427	1 548	
Gjødningsstoffer, ikke angivne Slags	„ 30	80	
Fabrikprodukter.			
Trykpapir	Cwts. 51 141	41 192	288 390
Papir, ikk angivet Slags	„ 202 655	163 685	
Pap.	„ 23 394	11 234	
Fyrstikker		47 935	
Glasvarer	„ 2 985	4 157	
Filler, Uld	Tons 359	9 080	
— Lin- og Bomuld	„ 144	1 390	
— andre Slags	„ 990	5 072	
Bomuldsaffald	⌘ 8 016	55	
Kemikalier		1 431	
Øl	Fade 257	695	
Porcelæn og Lervarer	Cwts. 12	53	
Læder, utilberedt	⌘ 1 676	80	
Vegetabilsk Olje	Tons 6	150	
Vaaben, Artilleri		210	
— Geværer		19	
Bogtrykkeriprodukter	Cwts. 54	534	
Messingarbejder	„ 15	57	
Rebslagerarbejder		727	
Malerfarver		284	
Guldsmedarbejder	Unzer 474	350	

Varesorter.	Mængde.	Værdi i £	Samlet Værdi i £
Bergværksprodukter.			
Kobber, Malm	Tons 1 047	8 170	149 300
— Skrot	” 309	10 060	
— raa	” 14	311	
— delvis bearbejdet . . .	” 5	261	
— Manufaktur	”	360	
Jern, Malm	” 643	929	
— Stang-	” 18	145	
— Skrot	” 328	1 442	
Staal, ubearbejdet	” 2	38	
Jern- og Staalmanufaktur . . .	Cwts. 59 947	62 998	
Bly, Tack-	Tons 54	518	
Sølvmalm	”	282	
Svovlkis (Pyrites)	” 6 626	10 720	
Zink, raa	” 9	140	
Metal, Skrot-	Cwts. 125	1 107	
do., ikke angivet Slags . . .	” 7	27	
Malm, ” — —	Tons 448	9 375	
Granit m. m.	” 31 671	42 417	
Diverse Produkter.			
Is	” 404 530	261 037	288 746
Drogerier	”	9 513	
Kunstsager	St. 46	622	
Diverse Artikler. bearbejdede . .	”	8 094	
— — ubearbejdede	”	6 159	
— — ankomne med Pakkepost	”	3 321	3 567 703
tilsammen			
Fra Sverige indførtes bl. A.:			
Fiskeriprodukter.			
Fersk Fisk, Sild	Ctws. 467 923	65 065	78 785
— — andre Slags	” 1 857	3 418	
Saltet eller roget Fisk	” 3 879	4 764	
Hummer	” 19	56	
Tran	Tønder 265	3 901	
Fiskeguano	Tøns 296	1 581	

Export af britiske og irlandske Produkter.
Til Norge.

Varesort.	Mængde.	Værdi i £	Samlet Værdi i £
Stenkul, Cokes m. m.	Tons 849 808	402 027	413 339
— Produkter deraf		11 312	
Jern, alle Slags	” 42 851	”	239 030
Bomuld, Garn	ⷡ 1 258 500	44 974	
— vævede Stoffe, Alengods	Yards 9 466 100	125 784	220 199
— — „ andre Slags		49 441	
Uld, Faar- og Lamme- . . , .	ⷡ 189 500	11 096	199 440
— „flocks & rags“ . , . .	” 539 700	12 295	
— „noils“	” 322 100	14 392	100 600
— Affalds-	” 130 000	6 203	
— Kam- eller Kard-	” 17 200	1 526	95 375
Uldgarn	” 57 700	4 899	
Uldkamgarn	” 702 200	62 522	46 755
Vævede Stoffe af Uld, Alengods	Yards 1 142 500	70 943	
— — „ andre Slags . .		15 564	39 657
Dampmaskiner		38 523	
Maskiner, andre Slags		62 077	37 234
Sukker, rafineret	Cwts. 94 027	80 656	
— Melasse . . , . .	” 30 489	14 719	32 944
Lin, Garn	ⷡ 120 000	6 494	
— vævede Stoffe, Alengods .	Yards 766 600	32 346	29 093
— — — andre Slags .		7 915	
Oljer, vegetabilske . , . . .	Tons 1 687	36 020	21 367
— andre Slags		3 637	
Kobber, alle Slags ,	Cwts. 13 512	37 033	18 243
Kobbervitriol	Tons 13	201	
Kemikalier		”	14 960
Kautschukarbeider		”	
Knive m. m.	Cwts. 3 856	”	12 400
Kortevarer (Haberdashery) . .		”	
Jute, Garn	ⷡ 105 200	1 201	
— vævede Stoffe, Alengods .	Yards 1 845 900	13 628	
— — — andre Slags		131	
Redskaber, Agerbrugs-		1 744	
— andre Slags		10 656	

Varesort.	Mængde.	Værdi i £	Samlet Værdi i £
Spirituosa, britiske	Gallons 27 866	„	11 285
Trykkerifarver	„	„	10 647
Rebslagerarbeider	Cwts. 4 469	„	9 922
Læder, tilberedet og utilberedet .	„	„	9 583
Alkalier	Cwts. 46 400	„	9 270
Blegningsstoffer	„ 23 500	„	9 100
Papir, alle Slags	„ 6 447	„	8 665
Tin, ikke bearbejdet	„ 1 743	„	8 000
Kjæx	„ 2 665	„	7 501
Færdige Klæder	„	„	7 341
Bly, Tack	Tons 108	1 140	7 239
— Plader m. m.	„ 555	6 099	
Salt	„ 12 071	„	6 828
Messingarbeider	Cwts. 1 819	„	6 261
Porcelæn og Lervarer	„	„	5 910
Silke, Traad	⌘ 161	129	5 058
— Arbejder af	„	4 929	
Malerier	St. 83	„	4 615
Voxdug m. m.	Qu.Yards 96 800	„	4 228
Velocipeder	„	„	4 129
Hatte, alle Slags	Dusin 5 859	„	4 123
Krigsmateriel	„	„	4 069
Pickles	„	„	4 051
Oleomargarin	Cwts. 1 961	„	3 941
Møbler	„	„	3 516
Telegraftraad	„	„	3 334
Gjødningsstoffer	Tons 1 837	„	3 300
Glasvarer	„	„	3 133
Ler, raa	„ 3 752	„	3 064
Slibestene m. m.	„ 951	„	2 747
Tomme Sække	Dusin 12 461	„	2 663
Sæbe	Cwts, 2 168	„	2 509
Instrumenter, videnskabelige . .	„	1 721	2 480
— musikalske	„	759	
Sølv- og Pletarbejder	„	„	2 210
Skrivematerialier, undtagen Papir	„	„	2 200
Madvarer, forskellige Slags . .	„	„	1 971
Cement	Tons 1 049	„	1 953
Tryksager	„	„	1 815
Farvestoffer	„	„	1 754
Vogne, Jernbane- og andre . .	„	„	1 660
Metaller, ikke angivet Slags . .	„	„	1 495

Varesort.	Mængde.	Værdi i £	Samlet Værdi i £
Teglsten	Tusinder 577	„	1 492
Smøringsstoffer	Cwts. 751	„	1 408
Korn, ikke angivet Slags		„	853
Apparater for elektrisk Lys		„	735
Alpacagarn m. m.	℥ 23 100	„	638
Træ, ikke angivet Slags		„	585
Medicin		„	517
Kakao	℥ 13 000	„	484
Fisk, ikke angivet Slags		„	469
Frø, — — —	Cwts. 162	„	428
Skind, — — —	St. 987	„	374
Levende Dyr:			
Heste	„ 3	255	
Faar	„ 6	9	
Svin	„ 2	20	
ikke angivet Slags	„ 201	35	
			319
Øl og Porter	Fade 84	„	315
Kondenseret Melk	Cwts. 167	„	283
Lys	℥ 12 500	„	271
Sadelmagerarbejder		„	263
Parfumer		„	174
Poteter	Cwts. 1 805	„	163
Kjød, ikke angivet Slags	„ 24	„	134
Ost	„ 21	„	131
Uhre		„	126
Zink, raa og Arbejder deraf	Cwts. 41	„	45
Smør	„ 8	„	38
Paraplyer		„	35
Huder, raa	Cwts. 26	„	32
Tobak	℥ 81	„	21
Fyrstikker		„	20
Margarin	Cwts. 4	„	8
		„	
		„	
		„	
Diverse Varer:			
Ubearbejdede		„	3 304
Bearbejdede		„	19 869
Varer afsendte med Pakkepost		„	9 073
tilsammen			1 756 813

Export af udenlandske og koloniale Varer
Til Norge.

Vareslags.	Mængde.	Værdi i £	Samlet Værdi i £
Kaffe	Cwts. 25 086	—	116 065
Flæsk (Bacon & Hams)	„ 43 846	—	78 836
Raa Bomuld	„ 28 039	—	64 442
Korn og Mel, Hvede	„ 100 089	—	55 505
Sukker, Melasse	„ 119 133	—	44 921
Læder, utilberedet	℥ 981 242	—	41 700
Jute	Tons 1 263	—	17 987
Kjød og Flæsk, saltet	Cwts. 12 512	—	15 974
Frugt, Appelsiner og Citroner .	Bushels 33 533	—	9 483
Svovl	Cwts. 24 017	—	8 568
Ister	„ 4 072	—	7 543
Talg og Stearin	„ 4 034	—	5 961
Smør og Margarin	„ 1 619	—	4 450
Kjød, preservevet, usaltet	„ 2 495	—	3 688
Uld	℥ 65 016	—	3 028
Vin	Gallons 8 719	—	2 980
Olivenolje	Fade 73	—	2 580
Rapsfrø	Quarters 830	—	1 560
Andre Varer	„	—	134 739
tilsammen			620 010

Skibsfart.

For den britiske Skibsfart og Skibsbygningsindustri var Resultatet af sidstforløbne Aars Virksomhed i særlig Grad utilfredsstillende. Den overordentlige Forøgelse af Tonnagen, som fremkaldtes ved Nybygning paa herværende Skibsværfter under de tre nærmest foregaaende Aar, gjorde Konkurrancen paa Fragtmarkedet end skarpere, hvorved dets Noteringer i den Grad trykkedes ned, at de paa mange Omraader medførte direkte Tab. Et betydeligt Antal fragtsøgende Fartøier havde derfor vanskeligt for at finde Sysselsættelse paa nogetsomhelst Vilkaar, og under hele Aaret forblev en mere end sædvanlig stor Procent af den britiske Handelsflaade liggende uden Beskjæftigelse. Dette kan visselig i nogen — og antagelig ikke ringe — Grad tilskrives den Stagnation, som har raadet inden Vareomsætningen; i langt høiere Grad maa dog Aarsagen hertil søges i de raadende Forhold inden Skibsbygningsindustrien under de nærmest foregaaende tre Aar. I dette Tidsrum blev der nemlig af britiske og irlandske Værfter leveret Fartøier med en samlet Drægtighed af ikke mindre end 3 761 000 Tons. Af denne overordentlige Forøgelse af Verdens Handelsflaade byggedes 688 000 Tons for udenlandsk Regning. Den aarlige Afgang gennem Forlis og andre Aarsager veksler mellem 300 000 og 350 000 Tons, modsvarende

for de tre Aar høist 1 050 000 Tons. Af de nævnte Nybygninger var 306 000 Tons Krigsfartøier, og fratrækker man de nu anførte tre Kategorier fra Totalsummen, staar tilbage 1 717 000 Tons, som repræsenterer den virkelige Forøgelse af den britiske Handelsflaade under Aarene 1890 - 92. De tilgængelige Opgaver betræffende den samtidige Fragtfart tyder ingenlunde paa, at denne betydelige Tilvækst har været paakrævet af Behovet, især om det tages i Betragtning, at fuldt 80 % af Tilvæksten udgjordes af Dampskibe, hvis Fragteevne kan antages at være tre Gange saa stor som Seilfartøiers. Storbritanniens Skibsfart paa Udlandet under 1893 viser nemlig, sammenlignet med det foregaaende Aars, en Nedgang af $1\frac{3}{4}$ Million Tons, og om end samtidig Kystfarten viser nogen Stigning, modsvarende dette dog paa langt nær ikke den betydelige Forøgelse af tilgængelig Tonnage; det kan ikke negtes, at sidstnævnte langt har oversteget Behovet, hvorfor der ogsaa er Grund til at frygte for, at endnu lang Tid vil hængaa, forinden Fragterne atter bliver nogenlunde lønnende.

Under de her anførte Forhold er det ganske naturligt, at Skibsbygningsvirksomheden under 1893 har været noget mindre end under adskillige forudgaaende Aar. Saaledes udgjorde

	1893. Tons.	1892. Tons.
Totaldrægtigheden af nybyggede Fartøier	915 000	1 300 000
— „ — Handelsfartøier	872 000	1 131 000
— „ for udenlandsk Regning „	158 000	188 000
— „ britisk — „	714 000	943 000
Fraregnes forliste m. m.	350 000	350 000
bliver Nettoforøgelsen	364 000	593 000

Herved bør dog erindres, at Skibsbygningsindustrien under de senere Aar ikke egentlig har været afhængig af virkeligt Behov for ny Tonnage, men mere af nye Fartøistyper med de mest forbedrede Maskiner, muliggjørende størst Hastighed med formindsket Kulforbrug. I nævnte Henseende er uden Tvivl den yderste Grændse endnu ingenlunde bleven naaet, ei heller findes der Grund til at antage, at saa vil ske i den nærmeste Fremtid. Forbedringer medførende Besparelser i Fartøiernes Driftsomkostninger er i Almindelighed med stor Begjærighed blevne nyttiggjorte, og ethvert Fremskridt i denne Retning fremkalder Krav paa ny Tonnage, ganske uberoende af Handelsflaadens virkelige Behov for Lasterum.

Ifølge en ved sidste Møde af benværende Chamber of Shipping meddelt Opgave byggedes der under 1893 i Storbritannien og Irland 438 Dampskibe af 718 277 Tons Drægtighed og 98 Seilskibe af 118 106 Tons og samtidig hermed i Udlandet og Kolonierne 135 Dampskibe af 121 606 Tons og 175 Seilskibe af 68 752 Tons, eller med en samlet Drægtighed af 1 026 741 Tons. Under samme Aar forliste totalt eller ophuggedes Dampskibe af 268 000 Tons og Seilskibe af 369 000 Tons Drægtighed; den virkelige Forøgelse af Verdens Handelsflaade modsvarede saaledes en Drægtighed af 390 000 Tons. Ved samme Aars Udgang fandtes der ifølge „Lloyd's Register of Shipping“ under Bygning 641 981 Tons, hvoraf 578 026 Tons Dampskibe og 63 955 Seilskibe, eller 71 240 Tons mere end ved

Udgangen af 1892, hvorhos 176 621 Tons var under forberedende Arbejde — «peepering» eller 21 750 Tons mere end ved Udgangen af 1892. Under 1893 solgtes der til Udlandet 238 910 Tons britiske Fartøier, hvorimod der fra Udlandet indkøbtes 29 202 Tons.

Af de inden Storbritannien og Irland i nævnte Tidsrum byggede Dampskibe var 98.4 % af Staal og 1.4 % af Jern, sidstnævnte hovedsagelig Fiskesmakker, „damptrawlers“. Af Seiltoonagen var 97.3 % bygget af Staal og 0.7 % af Jern; blandt de sidstnævnte var intet over 300 Tons. Som det fremgaar af de her anførte Tal, er Seilskibenes Tonnage i Aarets Løb bleven ikke ubetydelig reduceret, medens derimod Handelsflaaden i sin Helhed har modtaget en Forøgelse af ca. 390 000 Tons.

I en Artikel i „Times“ udtales der, at den vedblivende Tilbøielighed hos udenlandsk Tonnage til at trænge sig ind i den britiske Fragtfart, har været en Kilde til betydelig Ængstelse inden vedkommende Kredse. „Efterhaanden som Fartøier af gammeldags Bygningsmaade bliver ubrugelige,“ siger Forfatteren, „sælges de til Udlandet, væsentlig til Norge og Tyskland, som Regel til Spotpris, hvorved deres nye Eiere sættes istand til at beregne Rente af et langt mindre Kapitaludlæg, end hvad der kræves for Indkjøb af Fartøier af nyere Konstruktion, anskaffede for at erstatte de ældre. Dertil kommer, at de nye Eiere i Almindelighed bemander disse Fartøier langt billigere, end Tilfældet er med de britiske, og da der derhos benyttes langt ringere Fart, end hvad der er sædvanligt under britisk Flag, opnaaes derigjennem Indskrænkning i Kulforbruget. Den officielle Statistik viser ogsaa, at inden den britiske Fragtfart Proportionen af den Drægtighed, som under Landets eget Flag ind- og udklareredes i britiske Havne, er gaaet ned fra 88.5 % i 1870 til 83.2 % i 1880, til 79.5 % i 1890 og yderligere til 78 % i 1892. Det fremgaar heraf, at udenlandske Fartøier har opnaaet en stadig større Andel i Fragtfarten til britiske Havne, saaat dennes Antal, som i 1870 kun modsvarede 11.5 %, i 1892 næsten var bleven fordoblet. Disse Tal fremkalder naturligvis et berettiget Spørgsmaal om, hvorvidt vort Supremati paa Havets Alfarveie trues af andre søfartsdrivende Nationer. Det ligger i Sagens Natur, at det, om de her paa pegede Forhold kommer til at fortsættes i samme Retning i nogen betydeligere Udstrækning, er vor uafviselige Pligt at underkaste samme en omhyggelig Undersøgelse, og det saa meget mere, som vi ligeledes faktisk har tabt Terræn i Konkurrencen inden endog andre Nationers Fragtfart, f. Ex. inden Rusland, Tyskland, Holland, Portugal, De forenede Stater med flere, — i visse Tilfælde i betydeligt Omfang. Dette gjælder først og fremst Tyskland, som i al Handels- og Søfartsrørelse optræder som en skarp og heldig Konkurrent, inden hvis Havne nu blot 39 % af samtlige ind- og udklarerede Fartøier er britiske, mod 49 % i 1880, — og ligesaa inden De forenede Stater, hvor i sidstnævnte Aar vore Dampskibe indehavde 68 % af hele Damp-Fragtfarten, men derimod i 1892 alene 59 %. Hidtil har Storbritannien inden den hele Verdens Fragtfart nydt den store Fordel at kunne raade over den største og bedst udrustede Dampskibsflaade; og da Verdens Vareudvexling nu for den største Del foregaar ved Dampskibe, var dette et Forhold af særlig Betydning, som i væsentlig Grad medvirkede til at grundlægge vor Overlegenhed som en Søfarts- og Handelsdrivende Nation. Men heri, ligesom i andre Henseender, hvor vi hidtil er gaaet i Spidsen, begynder nu andre Nationer at nærme sig vort Standpunkt, hvorved det er lykkedes dem at fravriste os en forholdsvis betydelig Del af de Forretninger, hvor vi hidtil har

indehavt et Supremati, som under de seneste Aar er begyndt at fremstille sig som mere end usikkert. Sandsynligt turde det derfor være, at vor Stilling som søfarende Nation alene vil kunne bibeholdes ved en nøie Efterfølgelse af den Politik, som har bragt os did, vi nu staar, nemlig ved at tilgodegjøre enhver Forbedring, som gjør det muligt for os at udføre vort Arbeide med større Økonomi og Kraftudvikling, uden Hensyn til de Opofrelse, som derved for Øieblikket nødvendigsgjøres; og i saa Henseende findes der en vis Grad af Haab om Fremgang inden den for nærværende saa vanskelig stillede Skibsbygningsindustri.“

I den af Angier Brothers offentliggjorte Rapport betræffende Aarets Fragtmarked udtales følgende: „Det forløbne Aars Fragtnoteringer har i det Hele nærmest lignet de tvende nærmest foregaaende Aars. Lave Noteringer, som gav lidet eller intet Overskud, har været Reglen, med en liden Bedring under Høstmaanederne, hvilken holdt sig til Aarets Udgang og medførte som endeligt Resultat nogen Gevinst, om end, naar den uundgaaelige Værdiforringelse for benyttede Fartøier tages i fuld Betragtning, meget faa Lastedampskibe turde have optjent Renten af den for dem udgivne Kapital. En Sammenligning med de tre nærmest foregaaende Aar falder dog ud til Fordel for 1893, og forsaavidt skulde man vel være berettiget til at haabe paa, at det værste af den langvarige Depression nu var overstaet; men om alle vedrørende Forhold tages i Betragtning, synes dog denne Forudsætning at være altfor sangvinsk. Overproduktionen af Tonnage har nemlig været altfor længe. Saaledes beløb Drægtigheden af nybyggede Fartøier sig til:

i 1884	750 000	Tons,	i 1889	1 332 889	Tons
- 1885	540 422	„	- 1890	1 279 077	„
- 1886	473 054	„	- 1891	1 209 904	„
- 1887	578 668	„	- 1892	1 194 784	„
- 1888	903 687	„	- 1893	878 000	„

og selv den under sidste Aar saaledes reducerede Forøgelse af Tonnage giver, efter Fradrag af afgaaede Fartøier, en altfor betydelig Tilvækst af fragtsøgende Fartøier paa det forud overfyldte Marked. Udsigterne inden Handelsverdenen viser ikke Tegn til gjenopvaagnende Liv, og hvad specielt angaar Skibsfarten, maa en yderligere Formindskelse af 50 % finde Sted i den aarlige Byggevirksomhed, forinden der indtræder en Ligevægt mellem Tilbud og Efterspørgsel, hvoraf en lønnende Sysselsættelse først og fremst betinges. Tages de hovedsageligste Retninger inden Fragtmarkedet i Betragtning, viser de udgaaende Fragter sig helt igjennem at have været ulønnende, og selv af disse Fragter var Tilgangen knap. De forenede Stater og Canada har saaledes budt en med Hensyn til Omfang meget indskrænket Sysselsættelse med meget lave Fragtsatser, og først under Aarets to sidste Maaneder viste der sig her svage Spor til Bedring. Sydamerikas Vareomsætning gav visselig under en kort Periode nogen Mulighed for Gevinst; men den sammesteds udbrudte Borgerkrig gjorde Ende derpaa under den sidste Del af Aaret. Indien og Orienten i Almindelighed bød saavel i den transatlantiske som i Kystfarten en betydelig reduceret Omsætning med meget lave Noteringer, helt til Aarets sidste Maaned. I Australien og Kolonierne var der vistnok god Efterspørgsel ud paa Høsten, efter en langvarig Stilstand; men de betingede Fragter gav kun ringe Overskud. Paa Østersøen og i Middelhavet var Omsætningen af forholdsvis ringe Omfang; men Fragterne steg alligevel under

Aarets sidste Maaneder. Det bedste Resultat under hele Aaret gav Trafikken paa det Sorte Hav, det Azowske Hav og Donauhavnene derigjennem, at Høsten i Rusland og Levanten faldt ud langt over Forventning. En væsentlig Indflydelse paa Dampskibenes Fragtfortjeneste havde ogsaa den ved Kulstreiken foraarsagede Stigning af Kulpriserne, ligesom ogsaa den Omstændighed, at Assurancepræmierne holdt sig høie, i hvilken Henseende der endnu mangler Tegn til nogen Nedgang under indeværende Aar.“

Af de under 1893 inden Storbritannien nybyggede Fartøier udførtes omkring 15 % for udenlandsk og kolonial Regning. Den første Plads indtager i saa Henseende Tyskland med 12 Fartøier af 30 020 Tons Drægtighed; dernæst kommer Norge med 11 Fartøier paa 18 069 Tons saa Frankrige og Spanien med noget over 12 000 Tons hver, samt Rusland og Østerrige med omkring 10 000 Tons hver. Ifølge de til Generalkonsulatet indkomne Opgaver er der under Aaret for svensk Regning bleven indkjøbt 6 Fartøier af 3 409 Tons Drægtighed, samt for norsk Regning 51 Fartøier af 44 802 Tons Drægtighed. Det turde heraf fremgaa, at Norges Handelsflaade i Aarets Løb er bleven forøget med 40 ældre britiske Fartøier af tilsammen 26 633 Tons Drægtighed. Ikke saa faa af disse turde dog i Virkeligheden for den væsentligste Del fremdeles være britisk Eiendom. Allerede i tidligere Aarsberetninger er det bleven paapeget, at et vistnok betydelig Antal under norsk Flag seilende Fartøier i Virkeligheden tilhører engelske Redere; og man har al Grund til at antage, at saa ogsaa er Tilfældet med adskillige af dem, der under sidstforløbene Aar opgives at være blevene indkjøbte for norsk Regning. At denne Omgaaen af gjældende Lov allerede nu ofte nok har medført betydelige Vanskeligheder og Forviklinger og kan komme til at foraarsage yderligere saadanne i endnu højere Grad, har Generalkonsulatet i Indberetninger til vedkommende Myndigheder allerede tidligere tilladt sig at fremholde. Det tør vistnok antages, at britiske Fartøiers Seilen under norsk Flag medfører ikke uvæsentlige økonomiske Fordele for de paa disse Fartøier ansatte norske Skippere og Sømænd ligesom ogsaa for den norske Statskasse gennem den Beskatning, som paalægges de nominelle Redere, samt gennem de fra disse Fartøier oppebaarne Konsulatafgifter. Men bortset fra, at en aabenbar Lovstridighed ikke burde passere uden Anmærkning, kan der med Grund opkastes Spørgsmaal, om ikke de angivne Fordele mere end opveies af de Ulemper, som er uadskillelige derfra. Af saadanne skal man tillade sig at paapege Henvendelser til Generalkonsulatet og vedkommende Vicekonsuler fra de engelske Eiere betreffende saadanne Fartøiers Affærer, Skipperes og Besætningers Antagelse og Afskedigelse samt andre lignende Spørgsmaal eller Tvistigheder mellem paa den ene Side den nominelle Reder eller Skipperen og paa den anden Side den engelske Eier, hvilken sidste ikke sjelden benytter sin anonyme Stilling til at forsøge at unddrage sig Indfrielsen af Forpligtelser, som Skipperen for Fartøiets Regning har paataget sig, et Forhold, som fuldt ud berettiger en Udtalelse af en transatlantisk Konsul i Skrivelse til Generalkonsulatet om, at det „er en Utilbørlighed, som i mere end ét Tilfælde har vanæret Flaget.“ Specielt burde man ogsaa tage i Betragtning den meget kostbare Forpligtelse, som kan komme til at ramme den norske Statskasse med Hensyn til Hjemsendelse af Besætninger fra disse Fartøier i Tilfælde af Forlis i fjerne Farvande samt Vanskeligheden ved i visse Tilfælde fra den derfor i Virkeligheden ansvarlige Eier at erholde udbetalt af Statskassen forskudte Beløb for Sømænds Underhold m. m. Naar man erindrer, blandt

andet, de Forhandlinger, som under senere Aar har været ført betræffende Tilbageholdelse i engelske Havne af norske og svenske Fartøier paa Grund af Overlastning, samt, tidligere, Forbudet mod at føre Dækslast, ligesom ogsaa Betingelserne for i England købte Fartøiers Overførelse til norsk eller svensk Flag, synes det ingenlunde usandsynligt, at man, om Reklamationer eller Forestillinger af en eller anden hidhørende Grund skulde nødvendiggjøres, af herværende Myndigheder vilde blive mødt med den Indvending, at disse Reklamationer skede til Fordel for engelske Skibsredere, som lader sine Skibe seile under norsk Flag for paa denne Maade at undgaa tyngende og Aar for Aar skjærpede Bestemmelser i den britiske Sølovgivning med Hensyn til Fartøiets Lastning, Udrustning, Provantering, Bemanning m. v. Man har ogsaa ganske nylig faaet Grund til at antage, at Board of Trade har henvendt sin Opmærksomhed paa de her anførte Forhold, hvis Vedbliven og yderligere Udvikling muligens turde foranledige direkte, vor Sofart i sin Almindelighed betyngende Foranstaltninger fra nævnte Myndigheds Side.

Skibsfarten paa britiske Havne i 1893 vil fremgaa af nedenfor anførte Opgaver.

Skibsfarten med Udlandet:

Med Ladning ankomne	britiske Fartøier		20 962 040	Tons
„ — —	udenlandske Fartøier		7 833 696	„
tilsammen			28 795 736	Tons
Med Ladning afgaaede	britiske Fartøier		24 495 770	Tons
„ — —	udenlandske Fartøier		8 456 681	„
tilsammen			32 952 451	Tons
Ankomne og afgaaede tilsammen				61 748 187 Tons
mod i 1892				63 473 694 „
„ - 1891				62 314 224 „

Kystfarten.

Med Ladning ankomne	britiske Fartøier		29 954 819	Tons
„ — —	udenlandske Fartøier		123 832	„
tilsammen			30 078 711	Tons
Med Ladning afgaaede	britiske Fartøier		28 707 414	Tons
„ — —	udenlandske Fartøier		112 440	„
tilsammen			28 819 854	Tons
Ankomne og afgaaede tilsammen				58 898 565 Tons
mod i 1892				56 676 485 „
„ - 1891				56 935 302 „

Nedenfor meddeles en Opgave over den Udstrækning, hvori de forskjellige Lande er repræsenterede med Hensyn til de udenlandske Fartøier, som i 1893 besøgte Havne i Storbritannien og Irland, og anfører man til Sammenligning de modsvarende Tal for de tvende nærmest foregaaende Aar.

Med Ladning ankomne Fartøier.

Nationalitet.	1893. Tons.	1892. Tons.	1891. Tons.
Norske	2 152 571	2 361 918	2 064 754
Hollandske	1 004 229	1 001 659	906 273
Tyske	985 419	1 120 201	1 167 629
Svenske	798 810	844 062	779 308
Franske	606 197	580 584	568 972
Spanske	556 298	538 594	574 985
Danske	552 994	635 389	670 899
Belgiske	394 773	392 612	360 915
Russiske og finske	283 279	284 686	213 261
Forenede Staters	234 463	95 088	151 619
Italienske	142 114	179 707	163 732
Østerrigske	60 976	59 785	40 952
Portugisiske	31 842	28 317	19 501
Græske	23 984	46 509	54 884
Andre Landes	5 747	4 691	6 406

tilsammen 7 833 696 8 173 802 7 754 091

Med Ladning afgaaede Fartøier.

Nationalitet.	1893. Tons.	1892. Tons.	1891. Tons.
Tyske	1 749 562	1 878 838	2 094 133
Norske	1 546 695	1 578 312	1 732 632
Hollandske	1 013 974	1 014 730	909 568
Danske	832 665	895 472	861 801
Svenske	805 752	860 997	803 237
Franske	760 583	801 799	816 426
Spanske	472 306	528 204	578 543
Belgiske	449 301	426 512	415 550
Russiske og finske	223 726	236 331	209 426
Forenede Staters	211 366	85 802	132 745
Italienske	152 880	272 426	219 154
Græske	97 731	146 984	134 849
Østerrigske	94 732	87 504	63 426
Portugisiske	34 379	38 411	30 995
Andre Landes	11 029	27 869	23 296

tilsammen 8 456 681 8 880 100 9 025 780

Regner man sammen de med Ladning ankomne og afgaaede norske Fartøier, viser det sig, at den i 1893 gik ned til 3 699 266 Tons mod 3 940 230 Tons i 1892 og 3 797 386 Tons i 1891. Fragtfarten med svenske Fartøier, som fra 1 582 545 Tons i 1891 steg til 1 705 039 Tons i 1892, gik i 1893 atter ned til 1 604 562 Tons.

Blandt samtlige forskellige fremmede Nationers Andel i denne Fragt-fart indtager Norge den første Plads og Sverige den 3dje, næst efter Norge og Tyskland.

Vareudvexlingen mellem britiske Havne og Norge eller Sverige har fundet Sted med følgende Nationers Fartøier:

Nationalitet.	Fra Norge. Tons.	Til Norge. Tons.	Tilsammen. Tons.
Norske	952 926	610 195	1 563 121
Britiske	188 784	211 568	400 352
Svenske	27 514	10 921	38 435
Danske	19 545	6 430	25 975
Tyske	5 942	16 175	22 117
Russiske og finske	4 727	7 131	11 858
Hollandske . .	556	2 112	2 668
Spanske	„	1 362	1 362
Franske	260	371	631
tilsammen	1 200 254	866 265	2 066 519
mod i 1892 . .	1 283 800	891 267	2 165 067
„ - 1891 . .	1 171 293	899 575	2 070 868

	Fra Sverige. Tons.	Til Sverige. Tons.	Tilsammen. Tons.
Svenske	659 323	646 395	1 305 718
Britiske	524 921	400 087	925 008
Norske	229 456	107 030	336 486
Danske	79 887	35 873	115 760
Tyske	53 351	33 270	86 621
Russiske og finske	25 081	11 448	36 529
Hollandske . . .	10 394	23 107	33 501
Spanske	1 442	6 784	8 226
Franske	1 388	1 616	3 004
Østerrigske . . .	1 256	1 036	2 292
Belgiske	590	467	1 057
Italienske	528	„	528
tilsammen	1 587 617	1 267 113	2 854 730
mod i 1892 . . .	1 628 177	1 305 803	2 933 980
„ - 1891 . . .	1 556 485	1 270 064	2 826 549

Nedenfor tillader man sig at hidsætte de foreskrevne Opgaver betræffende den norske og den svenske Skibsfart paa dette Generalkonsulats Distrikt, England, Irland og Kanaløerne:

Skibsfarten 1893.

	Med Ladning				I Ballast				Tilsammen.		Bruttofragt i £.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.		Antal.	Tons.	Seilskibe.	Dampskibe.
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.				
I. Ankomne.												
Fra Norge												
til Hovedstationen . .	286	118 533	165	69 481	—	—	—	—	451	188 014	53 805	41 680
- Vicekonsulsstationerne	1320	417 425	452	228 323	79	28 740	78	63 025	1929	737 513	195 584	66 889
Fra andre Lande												
til Hovedstationen . .	318	204 525	121	71 364	4	728	5	2 764	448	279 381	190 058	50 974
- Vicekonsulsstationerne	1110	575 776	315	190 709	541	212 358	717	390 671	2683	1 369 514	596 284	126 458
Ialt	3034	1 316 259	1053	559 877	624	241 826	800	456 460	5511	2 574 422	1 035 731	286 001
II. Afgaaede.												
Til Norge												
fra Hovedstationen . .	5	1 599	6	8 112	302	141 186	49	19 093	362	169 990	323	4 655
- Vicekonsulsstationerne	544	139 381	599	303 626	613	210 885	60	20 628	1816	674 520	45 424	92 449
Til andre Lande												
fra Hovedstationen . .	48	19 988	30	13 581	237	149 148	202	100 419	517	283 136	17 033	3 265
- Vicekonsulsstationerne	1041	455 544	551	380 203	871	445 772	332	165 697	2795	1 447 216	347 919	196 884
Ialt	1638	616 512	1186	705 522	2023	946 991	643	305 837	5490	2 574 862	410 699	297 253

Af svenske Skibe ankom 2 479, dr. 1 151 402 Tons, hvoraaf Dampskibe 1 318, dr. 817 204 Tons. Samlet Bruttofragt £ 120 195.

Summarisk Opgave over den norske Skibsfart paa Londons
Generalkonsulatdistrikt i 1893.

	Antal.	Tons.	Konsulat- afgifter.			Brutto- fragter.
			£	sh.	d.	£
Ankomne for at losse eller laste.						
Fra Norge med Ladning . . .	2 223	833 762				357 958
- — i Ballast	157	91 765				
- Sverige med Ladning . . .	489	211 432				130 747
- — i Ballast	5	3 275				
- andre Lande med Ladning .	1 375	830 942				833 027
- — — i Ballast . . .	1 262	603 246				
tilsammen ankomme	5 511	2 574 422				1 321 732
Heraf 1853 Dampskibe paa 1 016 337 Tons.						
Overliggende fra 1892	116	80 071				
For norsk Regning indkjøbte .	51	44 802				
tilsammen	5 678	2 699 295				
Afgaaede efter at have losset eller lastet.						
Til Norge med Ladning . . .	1 154	452 718				142 851
- — i Ballast	1 024	391 792				
- Sverige med Ladning . . .	222	85 651				30 846
- — i Ballast	218	104 316				
- andre Lande med Ladning .	1 448	783 665				534 255
- — — i Ballast . . .	1 424	756 720				
tilsammen afgaaede	5 490	2 574 862				707 952
Heraf 1854 Dampskibe paa 1 025 155 Tons.						
Overliggende til 1894	178	121 126				
Solgt til udenlandsk Rederi . .	10	3 307				
tilsammen	5 678	2 699 295	8 263	7	9	
Fartøier, som har anløbet Distrik- tets Havne i anden Hensigt end for at losse eller lade	422	221 598				

Følgende Tal viser Omfanget af Norges Skibsfart paa Londons Generalkonsulalddistrikt 1893, sammenlignet med det nærmest foregaaende Aar:

	1892.		1893.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Fartøier:								
med Ladning	4 423	2 024 802	4 087	1 876 136			336	148 666
i Ballast	1 239	599 864	1 424	698 286	185	98 422		
Tilsammen	5 662	2 624 666	5 511	2 574 422			151	50 244
Afgaaede Fartøier:								
med Ladning	2 905	1 307 645	2 824	1 322 034		14 389	81	
i Ballast	2 806	1 343 059	2 666	1 252 828			140	90 231
Tilsammen	5 711	2 650 704	5 490	2 574 862			221	75 842
Den samlede Skibsfart .	11 373	5 275 370	11 001	5 149 284			372	126 086
Bruttofragter med		£		£		£		£
ankomne Fartøier . .		1 582 428		1 321 732				260 696
afgaaede „		680 138		707 952		27 814		
Tilsammen		2 262 566		2 029 684				232 882

De modsvarende Opgaver for den svenske Skibsfart viser:

	1892.		1893.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Fartøier								
med Ladning	1 867	830 990	1 823	802 960			44	28 030
i Ballast	599	314 955	843	348 442	57	33 487		
Tilsammen	2 466	1 145 945	2 479	1 151 402	13	5 457		
Afgaaede Fartøier								
med Ladning	1 710	789 011	1 626	769 417			84	19 594
i Ballast	762	363 128	656	381 951	81	18 823		
Tilsammen	2 472	1 152 139	2 469	1 151 368			3	771
Den samlede Skibsfart .	4 938	2 298 084	4 948	2 302 770	10	4 686		
Bruttofragter med		£		£				£
ankomne Fartøier . .		446 531		420 195				26 336
afgaaede „		272 602		254 347				18 255
Tilsammen		719 133		674 542				44 591

Begge Landes Skibsfart tilsammen.

	1892.		1893.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Fartøier.								
Med Ladning	6 290	2 855 792	5 910	2 679 096			380	176 696
I Ballast	1 838	914 819	2 080	1 046 728	242	131 909		
Tilsammen	8 128	3 770 611	7 990	3 725 824			138	44 787
Afgaaede Fartøier.								
Med Ladning	4 615	2 096 656	4 450	2 091 451			165	5 205
I Ballast	3 568	1 706 187	3 509	1 634 779			59	71 408
Tilsammen	8 183	3 802 843	7 959	3 726 530			224	76 613
Ankomne og afgaaede tilsammen	16 311	7 573 454	15 949	7 452 054			362	121 400
Bruttofragter med ankomne Fartøier . .	£ 2 028 959		£ 1 741 927		£ 9 559		£ 287 032	
afgaaede do. . . .	952 740		962 299					
Tilsammen	2 981 699		2 704 226				277 473	

Skibsfarten paa Londons Havn stiller sig saaledes (ballastede Fartøier ikke medregnede):

	1891.		1892.		1893.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske Fartøier.						
Ankomne	844	421 751	937	503 460	890	463 903
Afgaaede	116	55 344	101	52 566	89	43 820
Tilsammen	960	477 095	1 038	556 026	979	507 183
Svenske Fartøier.						
Ankomne	287	206 619	358	236 013	323	229 866
Afgaaede	159	118 123	166	120 596	152	118 213
Tilsammen	446	324 742	524	356 609	475	348 079
Norske og svenske tilsammen .	1 406	801 837	1 562	912 635	1 454	855 262

Nedenstaaende Tabel viser Antallet og Drægtigheden af de norske og svenske Fartøier, som under Aaret 1893 er blevne udklarerede fra Hovedstationen samt hvert enkelt af Vicekonsulsstationerne inden Distriktet, tilligemed Beløbet af de ved hver Station oppebaarne Konsulatafgifter:

	Udklarerede Fartøier.						Konsulatafgifter af norske Fartøier.			Konsulatafgifter af svenske Fartøier.			Tilsammen.		
	Norske.		Svenske.		Tilsammen.										
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	£	sh.	d.	£	sh.	d.	£	sh.	d.
London	879	453 126	333	232 508	1 212	685 634	1 519	8	10	544	13	7	2 064	2	5
Amble	54	20 288	31	15 296	85	35 684	47	9	5	32	17	5	80	6	10
Appledore	8	2 089	2	228	10	2 317	5	16	2	0	16	0	6	12	2
Barrow	30	22 135	4	1 511	34	23 646	75	9	4	5	5	9	80	15	1
Belfast	61	40 000	4	1 191	65	41 191	136	11	9	4	3	4	140	15	1
Berwick	8	2 449	6	1 417	14	3 866	6	16	6	4	19	1	11	15	7
Blyth	442	163 479	237	108 647	679	272 126	520	6	7	304	6	0	824	12	7
Boston	69	21 053	6	1 923	75	22 976	66	4	0	6	14	6	72	18	6
Bridgwater	15	3 736	6	1 633	21	5 339	13	1	5	5	12	1	18	13	6
Bristol	84	45 831	17	9 606	101	55 437	159	9	8	28	17	10	188	7	6
Cardiff og Barry	457	295 094	73	47 345	530	342 439	1 023	18	6	163	19	7	1 187	18	1
Cork	33	16 684			33	16 684	59	5	5				59	5	5
Cowes	5	1 237	3	" 478	7	1 715	4	6	6	" 1	13	5	5	19	11
Dartmouth	4	2 054	2	429	6	2 483	7	3	9	1	10	0	8	13	9
Douglas	3	670	3	783	6	1 453	2	6	11	2	14	9	5	1	8
Dover	17	6 098	3	1 046	20	7 144	22	13	11	3	13	2	26	7	1
Dublin	67	44 680	3	1 158	70	45 838	146	1	6	4	1	0	150	2	6
Dundalk	3	1 178	"	" 599	3	1 178	4	2	5	" 2	"	"	4	2	5
Exeter	15	4 924	3		18	5 523	17	4	3	" 2	1	11	19	6	2
Falmouth	7	3 915			7	3 915	13	13	9				13	13	9
Fleetwood	83	41 083	8	5 231	91	46 314	133	13	8	18	5	10	151	19	6
Fowey	26	5 956	5	1 174	31	7 130	20	6	7	4	2	2	24	18	9
Galway	4	1 750			4	1 750	6	2	4				6	2	4
Gloucester	49	28 504	" 7	" 4 161	56	32 665	98	17	1	14	11	0	113	8	1
Goole	63	23 472	15	6 221	78	29 693	81	4	6	21	15	3	102	19	9
Grimsby	251	101 365	147	71 186	398	172 551	295	14	4	208	11	10	504	6	2
Guernsey	4	749	1	315	5	1 064	2	12	5	1	2	0	3	14	5
Hartlepool	207	66 655	345	110 999	552	177 654	226	1	6	351	3	11	577	5	5
Harwick	10	5 024	1	354	11	5 378	17	11	4	1	4	9	18	16	1

Hayle	210	83 797	261	101 752	471	185 549	287	11	7	322	10	1	610	1	8
Hull	20	5 973	13	3 431	33	9 404	20	17	8	12	0	0	32	17	8
Ipswich	9	1 929	1	208	10	2 137	6	14	10	0	14	7	7	9	5
Jersey	14	8 955	3	1 593	17	10 548	31	6	4	5	11	5	36	17	9
Limerick	7	1 674	11	2 728	18	4 402	5	17	2	9	10	10	15	8	0
Littlehampton	372	232 582	72	50 113	444	282 695	782	12	8	139	11	11	922	4	7
Liverpool	22	7 300	6	2 240	28	9 540	24	8	2	7	16	8	32	4	10
Llanelly	11	5 116	"	"	11	5 116	17	17	9	"	"	"	17	17	9
Londonderry	47	13 365	10	2 416	57	15 781	46	14	10	8	9	0	55	3	10
Lowestoft	26	8 601	11	3 667	37	12 268	30	1	6	12	16	6	42	18	0
Lynn Regis	9	5 421	2	1 167	11	6 588	18	19	0	4	1	7	23	0	7
Maryport	152	54 776	89	30 286	241	85 062	162	2	9	103	7	9	265	10	6
Middlesbro'	17	6 693	2	654	19	7 347	23	8	2	2	5	9	25	13	11
Milford	476	194 642	250	103 835	726	298 477	650	10	11	327	16	0	978	6	11
Newcastle	33	9 955	3	751	36	10 706	34	16	4	2	12	6	37	8	10
Newhaven	148	96 204	13	9 397	161	105 601	319	18	2	31	1	0	351	0	0
Newport	1	612	5	2 647	6	3 259	2	2	10	9	5	2	11	8	0
Newry	1	139	1	183	2	322	0	9	9	0	12	10	1	2	7
Padstow	17	4 896	2	777	19	5 673	17	2	4	2	14	4	19	16	8
Penzance	73	28 869	13	5 470	86	34 339	98	1	5	19	2	5	117	3	10
Plymouth	42	9 982	20	4 036	62	14 018	34	17	9	14	2	5	49	0	2
Poole	30	11 755	5	1 261	35	13 016	41	2	0	4	8	2	45	10	2
Portsmouth	6	1 804	"	"	6	1 804	6	6	2	"	"	"	6	6	2
Port Talbot	21	4 513	2	455	23	4 968	15	15	8	11	11	10	17	17	6
Ramsgate	39	13 746	26	8 919	65	22 665	48	11	0	31	3	10	79	14	10
Rochester	6	921	1	139	7	1 060	3	4	6	0	9	9	3	14	3
Rye	29	4 560	7	1 278	36	5 838	14	1	0	4	9	3	18	10	3
Scarborough	1	259	"	"	1	259	0	18	1	"	"	"	0	18	1
Scilly	22	3 684	8	1 517	30	5 201	12	17	8	"	5	6	18	3	10
Séaham	217	151 477	58	35 715	275	187 192	170	7	0	57	6	8	227	13	8
Shields	52	13 522	8	2 307	60	15 829	47	5	7	8	1	5	55	7	0
Shoreham	7	3 468	"	"	7	3 468	10	9	8	"	"	"	10	9	8
Sligo	52	18 705	14	5 169	66	23 874	60	11	0	18	1	5	78	12	5
Southampton	134	53 844	213	116 017	347	169 861	181	13	2	289	3	8	470	16	10
Sunderland	84	45 558	27	13 244	111	58 802	159	6	0	46	6	3	205	12	3
Swansea	11	2 179	9	2 031	20	4 210	7	12	4	7	2	1	14	14	5
Teignmouth	10	6 222	"	"	10	6 222	21	15	2	"	"	"	21	15	2
Truro	19	9 310	"	"	19	9 310	32	3	7	"	"	"	32	3	7
Waterford	9	2 948	6	1 724	15	4 672	10	6	4	"	6	0	16	6	11
Weymouth	14	5 127	5	1 535	19	6 662	17	18	5	5	7	3	23	5	8
Wisbech	62	14 401	27	7 012	89	21 413	50	7	2	24	10	5	74	17	7
Yarmouth	5 490	2 574 862	2 469	1 151 368	7 959	3 726 230	8 263	7	9	3 285	8	5	11 548	16	2

Opgave over det samlede Beløb af de inden Londons Generalkonsulatdistrikt under 1893 oppebaarne Afgifter.

Konsulatafgifter.												For	Expeditionsafgifter.									
Af	Ved Hovedstationen.			Ved Vicekonsulsstationerne.						Ialt tilfalder Konsulskasen.			Ved Hovedstationen.	Ved de lønnede Vicekonsulater.			Ialt tilfalder Konsulskasen.					
				Afgifternes Beløb.			Hvad tilfalder Konsulskassen.															
	£	sh.	d.	£	sh.	d.	£	sh.	d.	£	sh.	d.		£	sh.	d.	£	sh.	d.	£	sh.	d.
Norske Fartøier	1 519	8	10	6 743	18	11	4 600	10	6	6 119	19	4	Norske Expeditioner . . .	137	10	2	174	14	2	249	15	5
svenske Fartøier	544	13	7	2 740	14	10	1 686	1	2	2 230	14	9	svenske Expeditioner . . .	57	18	2	49	3	2	85	13	1
													Fælles Expeditioner	2	9	6	1	13	6	3	6	5
tilsammen	2 064	2	5	9 484	13	9	6 286	11	8	8 350	14	1	tilsammen	197	17	10	225	10	0	338	14	11
mod i 1892 . .	2 319	10	0	9 479	17	9	6 190	16	5½	8 510	7	3½	mod i 1892 . .	214	14	8	227	16	0	354	0	7
„ i 1891 . .	1 943	7	6	8 982	16	2	6 127	19	6	8 071	7	0	„ i 1891 . .	230	16	10	265	15	8	397	6	0

Paa- og Afmønstringer samt Rømninger i 1893.

	Paamønstrede.		Afmønstrede.		Rømte.	
	Med norske Skibe.	Med svenske Skibe.	Fra norske Skibe.	Fra svenske Skibe.	Fra norske Skibe.	Fra svenske Skibe.
I London	815	135	890	144	40	7
Ved Vicekonsulsstationerne i Cardiff .	1 149	156	695	62	150	27
Liverpool	1 495	138	1 144	78	101	5
Newcastle	124	24	175	24	21	12
Ved Distriktets øvrige Vicekonsulstationer	1 469	233	2 114	308	206	75
tilsammen	5 052	686	5 018	616	518	126
mod i 1892	5 453	672	6 008	549	583	113
„ i 1891	5 039	630	5 543	575	615	270

Antallet af syge, skibbrudne og nødlidende, som er blevne hjemsendt gennem eller har modtaget anden Understøttelse fra Generalkonsulatet eller under samme tilhørende Vicekonsuler, og for hvem Regninger er indsendt til vedkommende norske eller svenske Myndighed, har udgjort:

	1893.	1892.	1891.
Norske Undersaaatter	698	526	793
Svenske do.	160	141	138
Udenlandske do.	38	29	34
tilsammen	896	696	965

Ved Sømandsanvisninger er i 1893 opsparede Hyrebeløb blevne hjemsendte til følgende Beløb:

	Antal.	Til Norge.	Antal.	Til Sverige.
		Beløb.		Beløb.
Indbetalte ved Generalkonsulatet	37	£ 400.0.0	8	£ 104.0.0
Ved Vicekonsulatet i Cardiff	10	„ 155.0.0	3	„ 33.0.0
„ — i Hull	1	„ 11.0.0	6	„ 72.15.7
„ — i Liverpool	„	„ —	„	„ —
„ — i Newcastle	„	„ —	„	„ —
tilsammen	48	£ 566.0.0	17	£ 208.15.7
mod i 1892	44	„ 482.10.0	11	„ 147.15.7
mod i 1891	80	„ 932.11.9	10	„ 144.15.7

Generalkonsulatet har modtaget og til vedkommende Myndigheder hjemsendt Efterladenskaber, efter hovedsagelig i britisk Skibstjeneste, afdøde norske og svenske Sømænd til følgende Beløb:

Aar.	Norske Sømænd.		Svenske Sømænd.	
	Antal.	Efterladenskaber- nes Beløb.	Antal.	Efterladenskaber- nes Beløb.
1893	89	£ 584.4. 5	105	£ 1 100.10.2
1892	110	„ 1 110.1. 4	134	„ 1 485.14.2
1891	112	„ 667.9.11	72	„ 698. 4.5

Desuden er i 1893 gennem Generalkonsulatet og underliggende Vicekonsulater bleven hjemsendt Efterladenskaber, alene bestaaende af Effekter efter 25 norske og 1 svensk Sømand.

Den svenske Fartøier ved Besøg i britiske og irlandske Havne paa lagte Afgift til Ulrika Eleonora Kirke i London har for dette Generalkonsulatdistrikts Vedkommende under 1893 udgjort £ 378 16 1 hvortil kommer de i skotske Havne indbetalte Afgifter „ 37 19 9

tilsammen	£ 416	15	10
mod i 1892	„ 422	9	1/2
„ i 1891	„ 379	9	6

„Scandinavian Sailors Temperance Home“ er, under samme nidkjære og særdeles fortjenstfulde Ledelse som hidtil, under Aaret bleven besøgt af 2 696 Sømænd og Personer tilhørende andre Livsstillinger. Desuden har omkring 200 Personer i Hjemmet erholdt midlertidig Natteløgis. Bestræbelserne for at skaffe skandinaviske Sømænd Beskæftigelse har mødt større Vanskeligheder end tidligere, hvortil Grunden udelukkende turde være at søge i de daarlige Tider. Vistnok fortsættes med usvækket Kraft den Agitation mod Udlændinger, som sattes i Gang for nogle Aar siden under de store Dokarbeider- og Sømandsstreiker; men de engelske Redere og Skibsførere synes dog fremdeles at anse det heldigt at erholde Besætningen ialfald delvis rekruteret blandt Skandinaver. Saaledes paa-mønstredes fra Hjemmet Mandskaber med 349 Damp- og Seilskibe under sidstforløbne Aar.

Af de hos Hjemmets Bestyrer under nævnte Tidsrum deponerede £ 19 784, hjemsendtes £ 12 396 til Sømændenes Slægtninge eller vedkommende Sparebanker.

Det samlede Beløb af de under de sidste fire Aar paa denne Maade gennem Sømandshjemmet hjemsendte opsparede Hyrebeløb udgjør over £ 50 000.

Desuden har Hjemmet besørget indkasseret i de månedlige Udbetalinger paa 29 saakaldte „half-pay-notes“ for Sømænd, som befinder sig paa Langreis og hjemsendt Beløbene.

En anden Gren af Hjemmets Virksomhed, „The Destitute Seamen's Fund“ har under Aaret modtaget Donationer til et Beløb af £ 115.13.8;

155 nødlidende Sømænd erholdt Understøttelse af dette Fond, hovedsagelig i Form af Klædningsstykker.

Hjemmets Bogforraad, bestemt til i Form af „Bogposer“ at uddeles blandt Sømænd, hovedsagelig blandt dem i Langfart, er desværre ikke bleven erindret med nye Forsyninger, som der er stærkt Behov for.

I det herværende engelske „Sailors Home“ har under Aaret 352 norske og 270 svenske Sømænd boet og der fundet omsorgsfuld Behandling.

Sømandshospitalet i Greenwich har optaget 2 582 syge Sømænd, hvoraf 103 Normænd og 106 Svensker. Indkomsterne ved nævnte, helt og holdent paa frivillige Bidrag baserede udmærkede Hospital har under senere Aar ikke modsvaret Udgifterne; sidste Aar var der en Deficit af £ 1 717.2.2, hvorfor en Indskrænkning af dettes Virksomhed vil blive uundgaaelig, saafremt ikke yderligere Midler kan tilveiebringes. Hospitalets Vedkommende har derfor ogsaa fremsat Begjæring om forøget Understøttelse, først og fremst fra de Lande, hvis Sømænd drager den største Fordel af heromhandlede Institution, og som uden den sikkert vilde blive paadraget betydelig forøgede Udgifter for Hospitalspleie for sine herværende Undersaatter.

Antallet af de fra Generalkonsulatet afsendte Skrivelser (Cirkulærer til Vicekonsulerne ikke medregnede) udgjorde:

	1893.	1892.	1891.
til Udenrigsdepartementet.	188	182	159
- Indredepartementet	907	866	968
- Kommerskollegium	384	407	329
- Vicekonsuler, andre Myndigheder og Privatpersoner	4 872*)	4 679	4 033
tilsammen	6 351	6 134	5 489

Antallet af indløbne Skrivelser udgjorde i 1893 5 535, mod i 1892 5 533 og i 1891 5 056.

*) Blandt disse Skrivelser er der ikke faa, som udgjør Svar paa Generalkonsulatet tilstillede Anmodninger oftest fra nybegyndende Kjøbmænd, om Opgaver paa britiske Handelshuse — især Importører af Kolonialvarer —, som ikke er repræsenteret inden de Forenede Riger, enten i visse angivne Brancher, eller for samtlige de Produkter, som der kan være Tale om at importere til nævnte Lande. At tilfredsstillende Oplysninger i saa Henseende ikke kan skaffes, ligger i Sagens Natur, med den udstrakte Arbejdsfordeling, som her er raadende, selv inden Forretningsverdenen, i Forening med det betydelige Antal Forretningsmænd, som findes opført i de tilgængelige Referencebøger inden hver enkelt Forretningsgren. Ligesaa frugtesløse bliver ogsaa i de fleste Tilfælde begjærede Oplysninger for Erholdelse af Agenturer, og i endnu høiere Grad utilfredsstillende Svarene paa Anmodninger om Udvirken af de efter vedkommende Korrespondenters Formodning udlovede offentlige, i Værdi kolossale Belønninger, for Løsningen af „Quadratum Circuli“ eller Konstruktion af „Perpetuum Mobile“ eller Tilveiebringelsen af „en trefarvet Hankat“, m. m. Generalkonsulatet bliver vist ogsaa beskyldt for Mangel paa Interesse og Dygtighed, naar det f. Ex. vægrer sig ved at bistaa ved Dannelsen af et Selskab for at benytte Rjukans Fald til at forsyne London med Drikkevand, eller med at hæve imaginære Millionærve.

Antallet af de til Generalkonsulatet adresserede Breve — andre Postforsendelser ikke medregnede — for Førere og Besætninger paa norske og svenske Fartøier samt andre Landsmænd, som midlertidig opholder sig i London, udgjorde 1893 25 254, mod i 1892 27 702 og i 1891 22 651.

Handels- og Søfartslovgivning.

Aarets Parlamentsforhandlinger har kun i meget indskrænket Grad været frugtbringende med Hensyn til Lovgivning paa dette Omraade. Blandt de vigtigste af hidhørende Bestemmelser, som har Interesse ogsaa for Ulandet, skal man nævne følgende:

Stempelafgift paa udenlandske Aktier lydende paa Ihændeoveren er bleven afskaffet, hvorimod denne Afgift er bleven forhøiet fra 6 d til 1 sh ved Salg paa Fondsbørsen til Beløb af £ 100 og derover.

Tagget Jerntraad bestemt til Indhegning. Kommunalmyndighederne har erholdt Ret til at anordne Borttagelsen af saadan, naar den findes anbragt langs almen Landevei paa saadan Maade, at den kan forårsage Skade for Mennesker eller Dyr, som lovlig benytter saadan Vei.

Forsælgere af inden- og udenlandske Gjødnings- og Foderstoffer er blevne paalagte at overlevere Kjøberne deraf Regning med Angivelse af Varens Benævning, Bestanddele og Procentgehalten af de vigtigste af disse, hvilken Regning skal udgjøre en Garanti for Kjøberen af Opgavernes Overensstemmelse med det virkelige Forhold; der opstilles strænge Bestemmelser om Sælgernes Ansvar, saafremt det maatte findes, at saa ikke er Tilfældet.

Inspektion af Proviant ombord i britiske Fartøier, som gaar i transatlantisk Fart, er bleven indført fra og med den 10de Juli sidstleden; fra nævnte Tidspunkt indtil Aarets Udgang blev paa ikke mindre end 391 af 1015 inspicerede Fartøier 4 115 Varepartier kasserede, som dog ikke gik op til mere end 1,3 % af samtlige undersøgte Proviantartikler.

Til Behandling for det nu forsamlede Parlament foreligger derhos Forslag til Omredigering og Konsolidering af „The Merchant Shipping Act“ med det Formaal, uden Indførelse af nye Lovbestemmelser, at faa samlet i en enkelt Lov de talrige forskellige „Acts“, som omhandler Handelsflaaden, og om hvis Omfang man kan dømme deraf, at det foreliggende Forslag indeholder ikke mindre end 357 Foliosider.

I Forbindelse hermed turde det ogsaa fortjene at paapeges, at de stadig forekommende Tilfælde af, at udenlandske Fabrikanter eller Importører til Storbritannien undlader nøie at efterfølge de i Loven om Varemærker, „The Merchandise Marks Act“, givne Forskrifter, har foranlediget den herværende Toldstyrelse til at advare mod saadan Forsømmelighed, under Fremholden af, at det, saafremt ikke en nøiere Iagttagelse af nævnte Forskrifter gjør sig gjældende, vil blive nødvendigt at give strengere Ansvarsbestemmelser. Man bør specielt være opmærksom paa, at denne Lov ogsaa bringes til Anvendelse ligeoverfor Varer, der alene som Transitgods passerer britisk Territorium.

Den vilkaarlige Maade, hvorpaa Loven om Registrering af Varemærker her anvendes, har i Aarets Løb givet Anledning til talrige Klager fra deres Side, som gennem saadanne Mærker har søgt Beskyttelse

mod utilbørlig Konkurrance; disse Klager og Anmærkninger har særlig fundet Udtryk i det merkantile Tidsskrift „The Commerce“ og turde antagelig komme til at foraarsage Forandringer i nævnte Henseende.

Næringsveie.

Overensstemmende med Konsulatforordningen meddeles nedenfor Op-gaver af almindeligere Interesse betræffende forskjellige Industrigrene, hvis Produkter er Gjenstand for betydeligere Export fra Norge eller Sverige.

Trælast.

Mængden og Værdien, som angivet ved Toldklareringen, af Trælast-importen fra de forskjellige Lande har under de 3 sidste Aar udgjort:

Huggen Trælast.

Fra	1893		1892		1891	
	Loads.	£	Loads.	£	Loads.	£
Norge . .	250 832	333 602	384 713	503 607	340 205	443 419
Sverige .	379 432	496 709	397 872	547 084	354 633	496 730
Rusland og						
Finland.	335 085	505 901	329 114	517 599	289 069	469 007
Tyskland .	215 911	524 594	288 614	688 087	278 084	627 972
Forenede						
Stater .	142 541	597 601	165 488	669 104	149 027	643 171
Britisk Nord-						
amerika	136 364	655 479	194 654	919 470	151 828	703 594
Andre Lande	666 341	924 797	708 070	1 060 895	687 846	1 116 774
tilsammen	2 126 506	4 038 683	2 468 525	4 905 846	2 250 692	4 500 667

Saget, kløvet eller anderledes forarbeidet Trælast.

Norge . .	451 772	960 519	445 820	963 908	386 494	844 603
Sverige .	1 481 846	2 991 999	1 608 008	3 253 522	1 467 251	2 931 251
Rusland og						
Finland.	1 302 049	2 698 258	1 316 258	2 726 105	1 218 025	2 429 578
Forende						
Stater .	309 192	841 178	407 854	1 133 771	308 034	859 355
Britisk Nord-						
amerika	1 119 409	2 491 609	1 211 696	2 808 767	891 094	2 016 570
Andre Lande	97 483	286 397	111 153	284 847	108 162	303 338
tilsammen	4 761 751	10 269 960	5 100 789	11 170 920	4 379 060	9 384 695

Stav.

Norge . .	24 718	52 994	25 238	55 568	26 277	56 905
Sverige . .	23 319	37 853	17 067	25 920	20 246	36 030
Andre Lande	83 671	421 720	93 758	512 051	83 464	496 427
tilsammen	131 708	512 567	136 063	593 539	129 987	589 362

Af den ovenfor anførte Import fra Norge og Sverige er nedenstaaende Kvantiteter blevne indførte til London:

Fra Norge:		1893	1892	1891
Sparrer	Stykker	52 000	97 000	90 000
Planker	"	51 000	37 000	24 000
Battens	"	342 000	411 000	372 000
Høvlede Bord	"	6 663 000	5 839 000	5 907 000
Ved	Favne	3 000	6 400	6 000

Fra Sverige:				
Bjelker	Stykker	600	200	—
Planker	"	2 624 000	3 081 000	2 689 000
Battens	"	5 099 000	4 142 000	3 907 000
Høvlede Bord	"	8 086 000	7 758 000	8 767 000
Ved	Favne	34 000	47 000	44 000

I den af Firmaet Churchill & Sims meddelte Aarsrapport udtales med Hensyn til Trælastmarkedet, at samme har vist sig lidet fortjent til speciel Opmærksomhed. Den af svenske Exportører nu vedtagne Indskrænkning af Kreditten inden dette Marked fra 6 til 4 Maaneder har, hvad London angaar, med faa Undtagelser kunnet gennemføres, idet Udskiperne har været i istand til saagodtsom at diktere Salgsbetingelserne. Den inden herværende Marked sædvanlige længere Kredit er dog ingenlunde bleven paavirket heraf. Dimensionerne af den importerede Last bliver stadig mindre, delvis som Følge af, at Byggeentreprenørerne søger, saa vidt som muligt, at gjøre sig uafhængige af britisk Arbeide, men uden Tvivl endnu mer som Følge af formindsket Tilgang paa stort Tømmer. Aarets Om-sætning giver berettiget Grund til at antage, at Trælastomsætningen i London, efter adskillige Aars Slaphed, nu er paa god Vei til at naa tilbage til normale Forhold. Spekulation inden denne Forretningsgren kan dog vistnok nu antages at tilhøre en forgangen Tid, da Trælasten nu for en væsentlig Del hidbringes ved Dampskibe, hvorved Lagrene paa Produktionsstedet bliver lige saa let disponible som Oplagene i Dokkerne, ja undertiden endog lettere tilgjængelige ved direkte Ordre. Den svenske Import har vist en forøget Mængde af Battens — med et Stykkeantal, større end nogensinde forud —, som har fundet let Afsætning til lønnende Priser, med ringe Beholdning til det nye Aar. Planker har havt mindre Efterspørgsel, til Trods for ubetydelig Tilførsel, hvorimod høvlede Bord, som vedblivende har været af udmærket Beskaffenhed, fandt hurtig Afsætning. Saaledes har ogsaa været Tilfældet med Gulvbredder fra Norge.

Det betydelige Trælastfirma hersteds Martin Olsson & Sons meddeler blandt andet følgende: „Om sidste Sæson betragtes fra svensk Synspunkt,

bliver Resultatet, at Nettoudbyttet, til Trods for den raske Afsætning, ingenlunde modsvarer en passende Gevinst af de meget betydelige Kapitaler, som er nedlagte i denne Forretningsgren. Allerede længe har det været klart, at et stort Antal mindre Sagbrug har arbeidet altfor meget med laant Kapital, ligesom at en overdreven Konkurrence har bidraget til at skruer Prisen op paa Sagtømmer udover den Grændse, hvor der kan paaregnes noget Udbytte. Mindre Skove tilhørende Landbefolkningen er i stor Udsækning blevne solgte, og de Skovtrakter, som endnu er disponible, eies for største Del af Staten eller Kommuner, som ikke erholder Tømmer derfra under en bestemt høit stipuleret Grændse. Paa Grund heraf har Exportørerne ikke kunnet skaffe Sagtømmer uden til stadig stigende Priser, uden alt Hensyn til det udenlandske Marked, hvorfor de, for at kunne opnaa noget Udbytte, nødsages til stadig at forhøje Salgsprisen paa den for Udslibning færdige Vare samt til at indføre enhver mulig Besparelse ved dens Tilvirkning. At det her anførte er vel begrundet, fremgaar bedst af Betalingsindstillinger og finansielle Vanskeligheder hos adskillige Exportører, Nedlæggelse af mindre Sagbrug, udeblivende Uddeling af Udbytte fra andre, samt ikke mindst gennem Bankernes ofte forekommende Vægring ved at give fortsat Kredit. Almengjældende Slutninger med Hensyn til Trælastomsætningen bør ingenlunde drages af de Gevinstbeløb, som udbetales af adskillige større Selskaber, hvem det under foregaaende Generationer er lykkedes at sikre sig værdifulde Skove til saagodtsom nominelle Priser.“

Oplagene i Londons Dokker gik ved Udgangen af 1893 alene op til 96 917 Std.

mod ved Udgangen af 1892	113 307	„
- - - - 1891	122 602	„
- - - - 1890	152 421	„

hvoraf man turde være fuldt berettiget til at slutte, at de som sidder inde med Oplag af Trælast, for nærværende indtager en meget fast Position.

Træmasse.

Blandt Raastoffe for Tilvirkning af Papir synes Træmasse i stadig høiere Grad at indtage den første Plads. Saaledes har Importen af nævnte Raastoffe under de sidste tre Aar udgjort:

Slags.	1893		1892		1891	
	Tons.	Værdi. £	Tons.	Værdi. £	Tons.	Værdi. £
Lin- og Bomulds-						
filler	20 751	199 155	23 032	214 065	32 824	317 555
Esparto og andre						
Væxtfibrer . .	185 450	870 431	212 967	1 029 901	212 666	1 033 938
Træmasse, alle						
Slags	215 584	1 180 310	190 946	981 025	156 609	851 389

Ifølge en af herværende Toldstyrelse meddelt Opgave betræffende Importen af Træmasse fra de forskellige Lande, udgjorde denne under 1893:

Fra	Tons.	Værdi i £	Middelværdi pr. Ton.
Norge	125 889	538 260	£ 4. 5. 6
Sverige.	48 049	329 190	„ 6.17. 0
Tyskland	11 096	109 235	„ 9.16.10
Canada	7 870	40 170	„ 5. 2. 0
Holland	6 347	63 526	„ 10. 0. 2
Forenede Stater.	5 569	15 656	„ 2.16. 2
Rusland og Finland	5 324	34 386	„ 6. 9. 2
Østerrike	2 722	28 713	„ 10.10.11
Portugal	1 668	12 607	„ 7.11. 2
Danmark	1 043	9 290	„ 8.18. 0
Andre Lande.	343	3 232	
tilsammen	215 920	1 184 265	

Sammenlignes den ovenfor angivne Import fra Norge og Sverige med den i sidste Aarsberetning, Side 286, optagne, viser der sig for begge Lande nogen, om end ingen betydelig, Fremgang. Da de forskjellige Slags Træmasse som forekommer i Markedet, saasom vaad og tør, mekanisk og kemisk, i Toldstatistikken optages under en og samme Rubrik, uagtet deres Værdi er væsentlig forskjellig, har man gennem Udregning af Middelværdien for den fra hvert enkelt Land importerede Træmasse, søgt, saavidt muligt, at anskueliggjøre den Forskjel, som i saa Henseende har forekommet. At dømme af de derved fremkomne Tal, har det svenske Produkt en mer end 50 % høiere Værdi end det norske, hvorved i ikke ringe Grad Uligheden i Exporten udjævnes.

Af Træmasse blev der i 1893 fra Storbritannien reexporteret 14 566 Tons til Værdi £ 113 541, hvoraf ikke mindre end 13 512 Tons til de Forenede Stater.

Papir og Pap.

Importen heraf, under de i Toldstatistikken angivne Kategorier, og Værdien af samme har under de tre sidste Aar udgjort:

Slags.	1893		1892		1891	
	Cwts.	£	Cwts.	£	Cwts.	£
Tryk- og Skrivpapir.	385 190	435 261	363 345	425 928	321 635	397 926
Andre Slags undtagen Tapeter.	2 528 684	1 876 639	2 523 327	1 946 630	2 270 121	1 725 885
tilsammen	2 913 874	2 311 900	2 886 672	2 372 558	2 591 756	2 123 811

Fra de forskjellige Lande importeredes under 1893:

Fra	Trykpapir		Andre Slags		Pap	
	Cwts.	£	Cwts.	£	Cwts.	£
Norge	51 141	41 192	202 655	163 685	23 394	11 234
Sverige	93 005	92 239	206 624	167 125	35 762	16 825

Fra	Trykpapir		Andre Slags		Pap	
	Cwts.	£	Cwts.	£	Cwts.	£
Tyskland . . .	72 918	77 060	336 989	379 766	184 258	71 400
Belgien . . .	67 169	87 748	131 920	212 734	20 198	9 741
Holland . . .	54 773	73 044	257 546	278 258	912 713	313 259
Frankrig . . .	5 180	19 108	24 875	61 952	6 252	14 221
Østerrig . . .	11 244	17 584	9 023	11 289	1 922	1 097
Rusland og Finland	13 559	9 400	98 225	69 791	14 513	6 839
Danmark . . .	5 414	4 564	28 525	34 877	7 108	2 848
Forenede Stater .	9 918	9 111	26 669	46 213	189	395
Japan	550	3 193	422	2 450	"	"
Andre Lande . .	319	918	572	1 890	102	262

tilsammen 385 190 435 161 1 324 045 1 430 030 1 206 411 448 121

Sammenlægges de ovenfor anførte Papirprodukter, viser det sig, at den med Hensyn til Værdi største Import har fundet Sted

	fra Holland	med £	664 561
dernæst -	Tyskland	" "	528 226
-	Belgien	" "	310 223
-	Sverige	" "	276 189
-	Norge	" "	216 111
-	Frankrig	" "	95 281
-	Rusland	" "	86 030
-	Forenede Stater	" "	55 719
-	Danmark	" "	42 289
-	Østerrige	" "	29 970
-	Japan	" "	5 643
-	andre Lande	" "	3 070

eller tilsammen £ 2 313 312

En Sammenligning af Importen af Papir og Pap fra Norge og Sverige under hvert af de tre sidste Aar giver følgende Resultat:

	1893 Cwts.	1892 Cwts.	1891 Cwts.
Fra Norge:			
Trykpapir	51 141	23 746	9 118
andre Slags	202 655	170 296	125 913
Pap	23 394	37 169	32 256

Fra Sverige:			
Trykpapir	93 005	98 320	84 021
andre Slags	206 624	248 916	215 913
Pap	35 762	41 122	37 693

altsaa nogen Nedgang for Sveriges vedkommende, men derimod en ikke ubetydelig Stigning i Importen af Papir fra Norge.

Landbrugsprodukter.

Da saavel fra Norge som fra Sverige inden Storbritannien ansatte officielle Meieriagenter nu afgiver vidtløftige Rapporter betræffende dette Emne, har man troet at burde indskrænke de her meddelte Opgaver til følgende:

Af de af den herværende Generalkonsul for Danmark med sædvanlig Velvilje meddelte Oplysninger fremgaar, at det forløbne Aar, i umiddelbar Følge efter en Række for Storbritanniens Jordbrug ugunstige Aargange, har, hvad selve England angaar, været det vanskeligste af dem alle, medens derimod Scotland og Irland i langt mindre Grad er bleven rammet deraf. Som Følge heraf er Landeiendommenes Værdi, som for et Aar siden viste Tegn til Stigning, yderligere gaaet ned, ligesom ogsaa Størrelsen af de for samme betingede Leieafgifter. Saaledes har det vist sig vanskeligt at finde Forpagtere for Gaarde med mindre godt eller besværligt Jordsmon, f. Ex. i Grevskaftet Essex, til Trods for dets for Afsætning gunstige Beliggenhed i Londons Nærhed —, selv paa meget lempelige Betingelser, og der findes for Tiden ikke faa Eiendomme, som ligger aldeles ubrugte. Man havde haabet, at Befolkningens stærke Tilvækst i Nordamerika, i Forening med de selv der under de seneste Aar raadende lave Kornpriser, skulde bidrage til i væsentligere Grad at formindske Exporten deraf fra nævnte Land, saaat Avlingen af Hvede atter skulde blive lønnende inden England; — og temmelig sandsynligt er det, at en Reduktion i saa Henseende kommer til at indtræde, isærdeleshed efterat Produktionens Tyngdepunkt er bleven forflyttet længere mod Vest, hvorfra Exporten til Europa medfører meget store Omkostninger, — men en Stigning i Priserne beror nu ikke alene paa Nordamerika, efterat andre Lande, f. Ex. Argentina, ogsaa har begyndt, i stadig høiere Grad, at optage Konkurrancen og fylde Behovet. Hvad der bør foretages for at hjælpe Jordbruget ud af denne kummerfulde Tilstand, er derfor bleven et af dette Lands brændende Spørgsmaal.

Det er sandsynligt, at Meieribedriften i nogen Grad vil udvikles videre; men nogen særlig betydelig Fremgang har den dog ikke gjort under senere Aar, og selv paa dette Omraade synes nu, foruden Nabolændene, ogsaa fjerne Kolonier med Held at optage Konkurrancen, efterat Forsendelse af Smør i afkjølede Rum er bleven almindelig.

Opdrætning af Kvæg har ligeledes under senere Aar givet daarlige Resultater som Følge af en stadig forøget Tilførsel af frossent Kjød fra New-Zealand, Australien og Argentina, hvilket med Fordel kan afhændes til meget lave Priser.

Som en Udvei til Opnaaelse af større Afkastning at vie Fjærkrehold, Frugtavl m. m. en større Opmærksomhed har i det Hele vist sig at være af ringe Betydning for Afhjælpelse af Landmandens Nød. Der har visse- lig hævet sig Røster til Fordel for Toldbeskyttelse; men ligeoverfor Regjeringens og Byernes Modstand, er der kun ringe Haab om Muligheden af at kunne gennemføre noget saadant. En Parlamentskomite er bleven nedsat for at undersøge og anvise Botemidler for Landbrugets trykkede Stilling; men noget Resultat af dennes endnu paagaaende Forhandlinger er ikke bleven offentliggjort.

Inden det for skandinavisk Smør vigtigste Afsætningssted, Manchester, har Aarets Middelpris udgjort Kr. 93,10 pr. Centner, mod Kr. 97,98 i 1892, og det til Trods for de høie Priser, som opnaaedes under Sommer-

maanederne, da den engelske og franske Konkurrence, paa Grund af den raadende Tørke, var betydelig mindre end sædvanlig. Aarsagen til denne Nedgang af Middelprisen turde være at søge i den stadig stigende Import af australisk Smør under Aarets to sidste Maaneder. Nævnte Smør turde neppe nogensinde komme til at optræde som direkte Konkurrent paa det heromhandlede Marked med prima saakaldet dansk Vare; men det har vundet megen Indgang i andre Dele af Landet, hvor det delvis har trængt tilside finere Kvaliteter, og en Følge heraf har igjen været, at usædvanlig meget af disse sidste er bleven sendt til Manchester Marked. Med Hensyn til den store Efterspørgsel, som her er bleven det australiske Smør til Del, til Trods for dets Underlegenhed i Forhold til det danske, udtales der i det udbredte Fagtidsskrift „The Grocer“ under Februar sidstleden, at „under den Apathi, som for nærværende gjør sig gjældende inden „The Provision Market,“ indtager Kolonialsmørret en særdeles bemærkningsværdig Stilling, som den Artikkel, hvorpaa den største Opmærksomhed henvendes, da Efterspørgselen er saa stor, at de forhaandenværende Kvantiteter deraf knapt modsvarer samme, hvorfor det ogsaa finder Kjøbere forinden Ankomsten til det fulde Beløb af de gjældende Priser.“

Betræffende Londons Kjødmarked meddeler et her etableret dansk Firma, L. Nielsen Ladefoged & Co, blandt andet følgende, som turde være af Interesse ogsaa for norske og svenske Exportører af Slagtekvæg.

Tilførselen af Kjød til London Centrale Kjødmarked i West Smithfield beløb sig i 1893 til 318 162 Tons, mod 320 050 Tons i 1892 og 307 880 Tons i 1891.

Denne Tilførsel udgjordes af:

	1893. Tons.	1892. Tons.	1891. Tons.
1. Kjød af Kreaturer, slagtede udenfor London, men inden Landet	115 650	117 852	117 298
2. Kjød af Kreaturer, slagtede i London	61 361	64 829	66 666
3. Amerikansk Oxekjød, afkjølet under Transporten, men ikke frosset, ca. $\frac{3}{4}$ Bagfjerdinger og $\frac{1}{4}$ Forfjerdinger	56 902	69 495	58 175
4 Australisk, frosset Faarekjød	48 160	37 819	40 686
5. Kjød fra Europas Kontinent	36 089	30 055	25 057

Det under 1 og 2 anførte Kvantum er ikke udelukkende af britiske Kreaturer; thi under 1 indgaar ogsaa Kjød af amerikansk Kvæg, slagtet i Liverpool og udgjørende mellem 1 000 og 3 000 Halvskrotte om Ugen, og under 2 indbefattes Kjød af amerikanske Dyr, slagtede paa det her-værende Marked i Deptford, — omkring 115 000 Stykker under 1893 —, hvoraf ca. $\frac{3}{4}$ bringes til Centralmarkedet. Gjennemsnitlig turde Kjødet af de i Liverpool og Deptford slagtede amerikanske Dyr kunne beregnes til 45 000 Tons. Den største Tilførsel under 1 udgjøres af skotsk Kjød, under 2 af amerikanske Oxer, slagtede i Deptford, samt af Faar, slagtede paa Kreaturmarkedet i Islington. Af det under 5 anførte Kjød importeredes den største Del fra Holland, dernæst fra Danmark omkring 15 000 Halvskrotte Oxekjød og 9 000 Skrotte Faarekjød.

Prisen pr. Stone, af 8 eng. $\mathfrak{z}$, for bedste dansk Oxe- og Faarekjød har under Aaret været:

Maaned.	Oxer.	Kjør.	Faar.
Mars	3/6 à 4/—	3/— à 3/8	3/10 à 4/—
April	2/10 „ 3/10	2/6 „ 3/2	3/6 „ 3/10
Mai	3/— „ 3/6	2/8 „ 3/—	3/6 „ 3/10
Juni	2/8 „ 3/8	2/4 „ 3/2	3/4 „ 3/8
Juli	3/2 „ 3/8	2/8 „ 3/2	3/6 „ 3/8
August	2/8 „ 3/6	2/2 „ 3/—	3/2 „ 3/8
September	3/2 „ 3/8	2/8 „ 3/—	3/2 „ 3/8
Oktober	2/10 „ 3/2	2/4 „ 2/10	3/— „ 3/6
November	3/2 „ 3/6	2/10 „ 3/—	3/2 „ 3/8
December	3/4 „ 3/6	2/10 „ 3/2	3/4 „ 3/8

Dansk Oxekjød importeres hertil især fra April til Juni, Faarekjød derimod fra September til December. De opnaaede Priser var lave under de første Maaneder, ikke paa Grund af for stor Tilførsel; thi denne gik alene op til ca. 1000 Halvskrotte ugentlig, altsaa blot ubetydeligt af de 6 000 Tons, som i Gjennemsnit hver Uge tilføres Centralmarkedet; men hovedsagelig fordi Handelen med dansk Kjød var en ny Forretning, som først maa oparbejdes, for at vinde Købernes Tillid. Ved en saadan Export er der adskilligt at iagttage, f. Ex. rigtig Slagtning, korrekt Behandling under Transporten og fremforalt ved Afleveringen, i hvilken Henseende Fremgangsmaaden ved Jernbanestationen i London til en Begyndelse har ladet meget tilbage at ønske. Havde man faaet det rette Greb herpaa, forinden større Forsendelser fandt Sted, vilde Varen sikkert have betinget 4 d høiere Pris pr. Stone. Ligesaa var man nødt til at sælge Affald og Talg for 3/— à 6/— pr. Stykke Kvæg under de Priser, som opnaaedes, efterat man havde vundet Erfaring om den rette Maade at sælge paa. Sammenlignes Prisen for dansk Kjød af 1ma Kvalitet med den, som erholdes for andre Slags, viser det sig, at førstnævnte betingede 8 d à 1/— pr. Stone mindre end engelsk Kjød, slagtet i Islington, samt omkring 2 d mindre end det i Liverpool og Deptford slagtede amerikanske. Dansk Faarekjød betaltes med 6 d à 8 d lavere Pris end skotsk eller 1ma engelsk slagtet i Islington, men omtrent samme Pris, som det fra Holland hidførte.

Naar undtages for Julemarkedet, bringes dog kun en ringe Del af det skotske Hornkvæg i levende Tilstand til Londons Marked, hvorimod skotsk Kjød hidsendes i store Masser, flere hundrede Tons ugentlig. Heraf turde den Slutning kunne drages, at det for Opdrætteren lønner sig bedre at sende Kvæg i slagtet Tilstand til Kjødmarkedet end levende Kvæg til Markedet i Islington. Skotske Faar, som sendes slagtede til Kjødmarkedet, betales langt bedre end levende paa Islington Marked.

Med Hensyn til den under 3 og 4 anførte Tilførsel har det vist sig, at Middelprisen for afkjølet amerikansk Kjød — For- og Bagfjerdingen sammenlagte — er omtrent den samme, som opnaaes for bedste dansk Kokjød. Regner man at tre Dyr giver 1 Ton slagtet Kjød, modsvarer Importen til London mindst 170 000 Stykker Hornkvæg, hvilket er betydelig mere, end hvad der af levende Dyr fra Amerika tilføres Deptford Marked; det fremgaar heraf, at det betaler sig ligesaa godt fra nævnte Land at sende Kjød i slagtet som i levende Tilstand.

Importen af australisk Faarekjød befinder sig i uafbrudt Stigning, med

stadig bedre Priser, og den Slutning turde heraf være berettiget, at Konsumenterne har vundet Erfaring om, at frosset Kjød af yngre Faar er bedre end det af ældre, slagtede inden Landet.

At der istedenfor levende Kvæg bliver tilført London saa store Kvantiteter af slagtet Kjød — saavel fra Ind- som Udlandet — har i hoi Grad virket til en Forandring i saavel Engros- som Detailhandelen. Slagtere, som tidligere købte levende Kreaturer paa Markedet i Islington, fylder nu sit Behov med Kjød, slagtet udenfor London. De store Leverandører til Armeen og Flaaden m. v., som tidligere leverede levende Kvæg for Nedslagtning paa Leveringsstedet, er nu berettigede til at levere slagtet Kjød, hvoriblandt delvis ogsaa antages frosset Faarekjød eller amerikansk slagtet Oxekjød. Detailhandlere, som tidligere i egne Slagtehuse nedslagtede indkøbte levende Dyr, forsyner sig nu fra Kjødmarkedet, hvorved de ogsaa undgaar den Resiko, som i større eller mindre Grad er uadskillelig fra Indkjøb af levende Slagtekvæg. Denne Forandring har vist sig fordelagtig ikke alene for Detailhandlerne, men ogsaa for Konsumenterne. Kjød af Dyr, som nedslagtedes og solgtes umiddelbart efter en lang Sø- eller Jernbanetransport, var aldrig saa mørt og velsmagende som Kjød af gode og velnærede Dyr, slagtede i Nærheden af det Sted, hvor de gjødedes, og som først benyttedes 4 til 6 Dage efter Nedslagtningen; hvorhos det bør erindres, at stor Slagtevægt opnaaes, naar Dyrene undgaar en lang og ofte besværlig Transport, ligesom at Fragten for Kjød er ikke ubetydelig billigere end for levende Dyr.

Den Kvantitet Kjød og Talg, som velgjødede danske Oxer og Kjør giver i Forhold til sin Vægt i levende Tilstand, kan i Almindelighed antages at gaa op til 55 % Kjød og 5 % Talg for unge Oxer samt 52 % Kjød og 5 % Talg for Kjør, en Procentgehalt, som dog hos rigtig 1ma velgjødede Oxer stiger til 62 og 7 % samt hos 1ma Kjør til 58 og 8 %. Da Oxer frit leverede i Exporthavnen Esbjerg, hvor de nedslagtes, samt Kjødet af samme i London har betinget en Pris af 3/4 d pr. Stone, har dette modsvaret en Nettopris af 24 Øre pr. Ø levende Vægt, ligesom Kjødet af Kjør, solgt til 3 sh. pr. Stone, har givet 20 Øre pr. Ø. Ved enten høiere eller lavere Priser har 1 d pr. Stone modsvaret 1/2 Øre pr. Ø levende Vægt.

Da Erfaring har vist, at det omtrent absolute Forbud mod Indførsel af levende Kvæg til Storbritannien ikke i nogen nævneværdig Grad har bragt Prisen op eller vanskeliggjort Tilgangen paa Kjød, paa samme Tid som man gennem nævnte Forbud har sikret sig mod Indførsel af smitsomme Kreatursygdomme, synes man derfor at være berettiget til at slutte, at en Tilbagegang til den tidligere raadende Importfrihed neppe turde kunne imødesees. Det turde ogsaa være ubestrideligt, at Transport af slagtet Kjød baade fra Norge og Sverige ikke er forbundet med uovervindelige Vanskeligheder. Skal saadan Transport blive lønnende, kræves dog absolut, at de derfor bestemte Dyr ikke nedslagtes, forinden de er fuldgjødede, ligesom at det til Export bestemte Kjød underkastes en nøjagtig Kontrol paa Slagtningsstedet af sagkyndig Person. Saaledes har f. Ex. Indførsel af Kjød af Dyr, som har været angrebet af Tuberkulose, i ikke ringe Grad bidraget til at vække Mistillid til det danske Kjøds Beskaffenhed.

Importen af levende Slagtekvæg udgjorde

i 1893 af Oxer og Tyre . .	337 063	Stykker
„ Kjør	2 908	—
„ Faar	62 682	—

Hvor ubetydelig denne Import dog er i Sammenligning med den af slagtet Kjød turde fremgaa deraf, at der under samme Aar indførtes fra transatlantiske Havne 1 800 000 Cwts. Kjød af Hornkvæg samt 3 889 444 frosne Faareskrotte. Sidstnævnte Import tog sin Begyndelse først i 1880, da der forsøgsvis hidsendtes 400 Skrotte. Dens umaadelige Tilvækst under de forløbne 13 Aar maa i væsentlig Grad tilskrives de i Importhavnene — London og Liverpool — trufne Foranstaltninger for Kjødets Opbevaring og en omhyggelig Sortering, indtil lønnende Afsætning erholdes paa Markedet. Det fornemste Produktionssted er New-Zealand, hvor der for Faareskrotte, som i Vægt ikke overstiger 70 p , betales Opdrætterne 2 d pr. p , hvorved disse faar beholde Huder, Talg og Nyrer. Ved de 22 Frysingsanstalter, som nu findes inden nævnte Koloni, kan 12 000 à 13 000 Faar daglig gjøres færdige til Afskibning. Omkostningerne ved en saadan Anstalt, beregnet paa Frysning af 1 000 Skrotte daglig, opgives at udgjøre £ 17 000 til £ 18 000. For Transport af frosset Kjød findes der nu 88 med Fryseapparater forsynede Dampskibe, som tilsammen kan føre 6 700 000 Skrotte aarlig. De med Slagtning, Frysning og Ombordbringelse forbundne Omkostninger opgives at veksle mellem $\frac{3}{8}$ og $\frac{1}{2}$ d pr. p , og Fragt, Assurance og Omkostninger i London udgjør $1\frac{1}{2}$ d, hvorefter det samlede Beløb af Importørernes Udgifter bliver 4 d pr. p eller noget mindre.

Den med Importen af levende Kvæg fra Nordamerika forbundne Resiko og de Lidelser, som Dyrene derunder har at udstaa, er nu i meget betydelig Grad bleven forringet gennem hensigtsmæssige Foranstaltninger. Saaledes har f. Ex. et af de Dampskibsselskaber, som særlig besørger denne Transport, under 1893 overført 36 963 Stykker Hornkvæg, hvoraf kun 51 gik tabt.

Blandt de norske Landbrugsprodukter, som hidførtes under 1893, indtages den første Plads af Smør, hvoraf Importen var over dobbelt saa stor som under det næstforegaaende Aar; den udgjorde nemlig

i 1893	22 576 Cwts.,	til Værdi	£ 119 399
mod i 1892	9 425	" " "	49 377
" i 1891	6 812	" " "	35 982

Af kondenseret Melk, som under senere Aar, indtil 1893 indtog den første Plads, har Importen derimod aftaget noget, nemlig

fra 62 010 Cwts.,	til Værdi	£ 119 555 i 1891
og 54 113	" " "	89 551 i 1892
til 44 705	" " "	94 813 i 1893

Det samme er Forholdet med Totalimporten til Storbritannien, hvilken udgjorde

i 1891	501 005 Cwts.,	til Værdi	£ 1 008 855
i 1892	481 374	" " "	930 288
og i 1893	444 666	" " "	900 170,

hvoraf det vilde være berettiget at slutte, at Forbruget af dette Fødemiddel var i Aftagende. Der er dog al Grund til at tro, at saa ikke er Tilfældet, snarere det modsatte, og turde Aarsagen til den formindskede Import nærmest være at søge i en stadig forøget Tilvirkning inden Landet selv — egentlig i Irland, hvor Kondensering af specielt skummet Melk, efter hvad der fra sagkyndigt Hold er opgivet, nu sker i stor Udstrækning.

Denne Melk finder rask Afsætning blandt Londons mindre bemidlede Be-folkning, til en Pris af 2 à 3 d pr. Daase, medens den paa samme Maade behandlede uskummede Melk betales med 4 à 5 d for samme Kvantitet. Da Tilgodegjørelsen af den skummede Melk til nogenlunde lønnende Priser endnu synes at være et uløst Problem inden vor Meierihusholdning, turde den her anførte Anvendelse af samme fortjene Opmærksomhed. Man bør dog i saa Henseende huske paa, at en vigtig Ingrediens i den kondenserede Melk, nemlig Sukkeret, her erholdes betydelig billigere end, antagelig, i noget andet Land, da dets Indførsel er toldfri og en Del af dets Kostende erlægges af kontinentale Stater i Form af Exportpræmier.

En ved Aarets usædvanlig ringe Nedbør fremkaldt Mangel paa Foder af Hø og Halm har muliggjort en Import, om end ingen betydelig, baade fra Norge og Sverige, af Hø — hvoraf Totalimporten under Aaret gik op til 263 050 Tons, hovedsagelig fra Nord og Sydamerika —, samt derhos i noget mindre Omfang af Torv-Strøelse. Da Forbruget af denne Strøelse, selv under normale Forhold, synes at være i jævn Tilvækst — Importen deraf gik i 1893 op til 73 770 Cwts. —, har Spekulationen været rettet paa, for nævnte Øiemed at tilgodegjøre de betydelige Mosetrakter, som saa almindelig forekommer inden Sverige, og turde Resultatet heraf først og fremst bero paa Muligheden af at kunne levere Varen paa det herværende Marked til en Pris, som ikke overstiger den, til hvilken den kan erholdes fra de nærmere liggende Produktionssteder i Tyskland og Holland.

Fyrstikker.

Importen til Storbritannien af Produkter af denne Industri, inden hvilken baade Norges og Sveriges Tilvirkninger indtager en saa fremstaaende Plads, var i 1893 paa det nærmeste den samme som under det nærmest fore-gaaende Aars; Importen fra Sverige steg fra £ 202 353 til £ 204 060; fra Norge gik den derimod ned fra £ 58 873 til £ 47 935.

Betræffende de herhenhørende Forhold har et herværende svensk Firma, som vier denne Branche speciel Opmærksomhed, velvillig meddelt følgende:

Sikkerhedsfyrstikker fandt en noksaa livlig Efterspørgsel i Begyndelsen af Aaret til ganske antagelige Priser; men Efterdønninger af de finansielle Vanskeligheder, som rammede tvende herværende Bankhuse, i Forening med de politiske Forhold i Sydamerika, indvirkede høist ufordelagtig paa Afsætningen.

De Brazilianske Markeder, som under en længere Række af Aar importerede betydelige Kvanta af svenske Sikkerhedsfyrstikker, er nu blevne omtrent helt og holdent stængte for denne Import, dels som Følge af den urimelig høie Told, hvormed denne Vare er bleven belagt, dels ogsaa paa Grund af den sammesteds raadende Borgerkrig, endelig for en Del som Følge af de der anlagte Fabrikker.

Inden Australien har ligeledes en finansiell Krise lammet og betydelig indskrænket al Afsætning. En Del Sikkerhedsfyrstikker er visselig blevne afskibede did, men hovedsagelig saadanne, som var forsynede med Annonce-Etiketter, hvilke sælges til langt billigere Pris, sædvanligvis med Tab, der erstattes af de saaledes averterende. Konkurrancen med japansk Tilvirkning gjør det, idetmindste under den paagaaende Krise, umuligt at exportere did med Fordel bedre, men dyrere skandinaviske Fabrikata.

Importen af Fosforfyrstikker til nævnte Verdensdel er bleven betydelig indskrænket derigjennem, at de forskjellige derværende Regjeringer, for,

saa vidt muligt, at forhindre samme, har belagt disse Fyrstikker med en ætýdelig høiere Told end den for Sikkerhedsfyrstikker, hvad der fremmer de japanske Fabrikanters Interesser.

Til Afrika er Skibningerne ingenlunde i Tiltagende, hovedsagelig paa Grund af høie Toldsatser og den indenlandske Tilvirknings Fremgang. Selv af Fosforfyrstikker er Afsætningen gaaet ned.

Til Indien var Skibningerne meget livlige i Begyndelsen af Aaret, men aftog efterhaanden, indtil de henimod Aarets Udgang omtrent ophørte, hovedsagelig som Følge af den uafbrudte Synken af Prisen paa Sølv. Japaneserne, som har Sølvmyntfod, overfylder nu alle de derværende Markeder med Sikkerheds-fyrstikker til 20 à 25 % billigere Priser end de billigste skandinaviske Fabrikata. Det samme er Tilfældet paa de øvrige asiatiske Markeder.

Til Amerika er visselig nogle Partier parafinerede Fyrstikker, ligesom ogsaa en mindre Del Sikkerhedsstikker, blevne exporterede; men til nævnte Land kan der paa ingen Maade med Sikkerhed paaregnes nogen jævn Afsætning. De indenlandske Fabrikker gjør alt for at modarbeide Indførselen af skandinaviske Fabrikata, og ofte lykkes det dem.

Inden England sælges vedblivende kun Sikkerhedsfyrstikker og i Skotland Parafinstikker. Fosforstikker finder kun meget ringe Efterspørgsel og da alene i mindre Partier.

Hollandske og belgiske Fabrikanter undersælger de skandinaviske noksaa meget. Visse velkjendte svenske Mærker betinger dog vedblivende temmelig gode Priser, med ikke ubetydelig Omsætning; men i Almindelighed foretrækkes den billigere Vare, som i de fleste Tilfælde er forsynet med Annonce-Etiketter.

Sædvanlige Sikkerhedsfyrstikker betales for nærværende med

	50/— à 52/—	pr.	Kasse	af	50	Gros	i	6	Zink.
	46/— à 50/—	”	—	”	—	”	-	1	”
	42/— à 46/—	”	—	”	—	”	-	0	”
Parafinstikker	50/— à 52/—	”	—	”	—	”	-	0	”
Fosfor do	44/— à 46/—	”	—	”	—	”	-	0	”
	40/— à 42/—	”	—	”	—	”	-	0	”

alt f. o. b. London.

Udsigterne for de svenske og norske Fyrstikfabrikker turde være alt andet end tilfredsstillende; thi ikke alene tiltager Skibningerne fra Japan ganske betýdelig; men endog inden de fleste Kolonier anlægges der Fyrstikfabrikker, til hvilke der, saafremt en passende indenlandsk Træsart savnes, importeres færdige Æsker og Splint, sidstnævnte, eller Fyrstikker uden Ansats, fra Rusland og Finland, Spaan til Æsker eller undertiden færdig-gjorte Æsker fra Tyskland eller Sverige.

Skulde det betænkelige Sølvspørgsmaal kunne løses paa en tilfredsstillende Maade, vilde der antagelig ogsaa vise sig større Livlighed i Fyrstikforretningerne; men for Øieblikket er Udsigterne hertil temmelig mørke.

Glasvarer.

Importen af saadanne fra Sverige befinder sig i rask Fremgang, medens den fra Norge har været omtrent som før. Der indførtes fra Norge

i	1891	til en	Værdi	af	£	4 547
-	1892	”	-	—	”	3 940
-	1893	”	-	—	”	4 157

fra Sverige derimod - 1891	„	-	—	„	„	48 239
- 1892	„	-	—	„	„	55 156
- 1893	„	-	—	„	„	77 601.

Bergværksprodukter.

Inden de fleste Grene af denne Industri viste der sig under sidstforløbne Aar en nedadgaaende Bevægelse, med formindsket Omsætning og vigende Priser. I en her offentliggjort Aarsoversigt udtales der saaledes, at Jernmarkedets Stilling ikke har været saa daarlig paa adskillige Aar. Totalexporten af Jern og Staal, som for 10 Aar siden, i 1883, udgjorde 4 043 308 Tons, gik i 1893 ned til 2 857 743 Tons, hvorved det er lykkedes Tyskland at finde Afsætning for billigt Staal inden britiske Kolonier, ligesom ogsaa belgisk Stangjern har optraadt konkurrerende med det billigste skotske. Den i August paabegyndte og under 16 Uger fortsatte Kulstreik havde nødsaget talrige Jern- og Staaltilvirkere i Yorkshire og Lancashire til at lukke sine Værksteder. Kobber fra Amerika solgtes til £ 3 lavere Pris end den laveste under 1892 gjældende. Sølvpriens Synken havde trykket ned Prisen paa Tin, saaat samme i Løbet af 12 Maaneder gik ned med £ 17, osv. En lignende nedadgaaende Tendens viser ogsaa den samlede Værdi af Importen fra Sverige af hidhørende Produkter, hvilken i 1891 gik op til £ 1 525 050 og i 1892 til £ 1 287 096, men i 1893 kun udgjorde £ 1,080,982. Den modsvarende Import fra Norge havde en i 1891 Værdi af £ 149 794, 1892 £ 166 539, og 1893 £ 149 300, og har følgelig holdt sig noksaa jævn. For begge Lande indgaar heri ogsaa Granit og anden Sten, antagelig i de fleste Tilfælde exporteret i ubearbejdet Tilstand.

Denne Import udgjorde	fra Norge		fra Sverige	
Aar	Tons	Værdi i £	Tons	Værdi i £
1891	19 518	23 485	6 590	9 832
1892	33 668	41 086	7 544	13 496
1893	31 671	42 417	10 860	19 338,

altsaa udvisende en, særlig hvad Værdien angaar, jævn Stigning, som sandsynligvis vil fortsætte sig, efterat de fremstaaende Egenskaber, som udmærker disse Stenarter, er blevne mere almindelig kjendt, og Anvendelsen af saadanne ogsaa som Byggemateriale synes at vinde Indpas.

Betræffende Prisen paa svensk Jern og Staal paa Markedet i Sheffield, hvor de bedste Sorter deraf finder Anvendelse, meddeler de Forenede Rigers derværende Vicekonsul følgende:

Ved Aarets Indgang fandtes der Haab om en gjenopvaagnende Forretningsvirksomhed; men inden denne kunde gjøre sig nogenlunde gjældende, virkede Rygterne om forestaaende Vanskeligheder inden Kulindustrien hæmmende paa Kjøbernes Tillid. Forskjellen mellem Kulgrubeieernes og de hos dem ansatte Arbejderes Fordringer gav sluttelig Anledning til en af de mest ulykkessvangre Arbejdsnedlæggelser, som vil bevare Aaret 1893 i sørgeligt Minde. De Tab, som derved rammede begge Parter inden Kulindustrien, var betydelige; men Virkningerne deraf er endnu føleligere for Landet i dets Helhed, og dette Distrikt, som i saa høi Grad er afhængigt af Kul og Kokes, og som befandt sig i Streikens Centrum, led overordentlig derunder.

Salgene af svensk Jern og Staal var som Følge heraf under Aarets sidste Halvdel i Almindelighed meget begrænsede, og adskillige Firmaer

ophørte næsten helt og holdent at arbejde under nævnte Periode. Lagrene er for Tiden store, men turde alligevel i nogen Grad være formindskede, til Trods for kontraktsmæssige Leverancer. Man savner derfor ikke Grund til at antage, at der i nogen Udstrækning vil komme nyt Liv i Forretningerne, om der end neppe kan haabes paa en mere omfattende Virksomhed.

Tackjern. Under den første Del af Aaret var Salgene begrænsede; men i den seneste Tid derimod har en ganske god Omsætning fundet Sted i billigere Mærker, og adskillig Virksomhed i specielle Brancher imødesees. Prisen har vexlet for

ordinære Kvaliteter fra	£ 4 pr. Ton
gode — „ „	4.10 til £ 5 .
Dannemora — „ „	6 „ „ 6.15

Iron-Blooms, hvori der forekom meget smaa Omsætninger, noteredes, enkeltveiset til omkring £ 5.15 pr, Ton, dobbeltsveiset til omkring 30/— pr. Ton høiere Pris.

Trækulsjern i Ringe, benyttet hovedsagelig i Kardtilvirknings-distrikter, opgives at have betinget omkring £ 8.10.0 pr. Ton.

Sømliner, som nu lidet efterspørges inden dette Distrikt, Bundling- og Tang-Iron ansees at gjælde omkring £ 8.7.6 til £ 8 12.6, efter Kvaliteten.

Staaljern til Smeltning:

Ordinære Raastænger	£ 6.15.0 til £ 7.5.0 pr. Ton
Bedre Kvaliteter	„ 8. 0.0 - „ 9.0.0 - „
Bedste	„ 10. 0.0 - „ 11.0.0 - „

Svensk Bessemer vedbliver at vinde Indgang som et billigt Surrogat for adskillige af de sidstanførte Slags, hvilke derfor ogsaa finder mindsket Efterspørgsel.

Dobbeltsveiset, valset eller smedet Staaljern til Smeltning, hvorunder indbefattes Mærker, i hvilke Dannemora Malm indgaar, vexler i Pris fra £ 8.10.0 til £ 12.0.0 pr. Ton, alt efter Mærke. Lagrene deraf er vedblivende betydelige.

Dannemora Jern:

Lancashire og Franch-Comté £ 11 til £ 12 pr. Ton
Walton „ 16 - „ 23 - „
alt efter Mærke. Lagrene heraf er vedblivende store og overskrider Efterspørgselen. Dette Slags Jern finder alligevel stadig Afsætning som Følge af dets høie Anseelse.

Iron Box Ends noteredes lige ned	til £ 5.10 pr. Ton
— bedre Mærker	£ 6 - „ 7 - „
— Dannemora, omkring	„ 11.6.0 - „ 14 - „

Nail Iron & Martin Siemens Scrap er bleven falbudt til
£ 4.10.0 og i Kasser til £ 5.15.0 pr. Ton

Merchant Iron £ 8 til £ 9.10 pr. Ton.

Svensk Bessemer er ogsaa bleven paavirket af de daarlige Tider, saaat Salgene heraf er betydelig aftagne. I mange Tilfælde er det som Følge af lavere Pris bleven erstattet af engelsk Siemens Martin Staal. Lagrene er paa Grund heraf store og Prisen tabbringende.

„Ingots“ er bleven solgt til £ 6.5.0 à £ 6.17.6 pr. Ton.

„Billets“ - — — — „ 8.0.0 à „ 9. 5.0 - „

„Tempers“ omkring £ 1.10.0 à 10/ derover.

„Squares, Rounds & Flats“ fra 10/— til 30/— extra pr. Ton, alt efter Dimensioner.

„Rods“, 4 til 5 „gauge“ til 25/ à 30/— pr. Ton over Prisen paa „Billets“

Siemens Martin Staal betinger omtrent samme Pris eller en Ubetydelighed derover.

Svenske Bessemer Box Ends £ 5.15.0 à £ 6.10.0 pr. Ton.

Svensk Speiljern finder nu meget ringe Afsætning paa dette Marked. Samtlige her anførte Priser er for Levering i Sheffield.

Jagt- og Fiskeriprodukter.

Importen heraf fra Norge viser en jævn Stigning i Værdien, idet denne

i 1891 gik op til	£ 614 488
- 1892 „ „ - „	629 764
- 1893 „ „ - „	641 630.

Det modsatte er Tilfældet med Importen fra Sverige af herhenhørende Produkter, hvis Værdi udgjorde i

1891	£ 90 959
- 1892 „	89 353
- 1893 „	78 785,

hovedsagelig begrundet i formindsket Tilførsel af færsk Sild.

Sammenlignes den her anførte Import med Værdien af den inden Storbritannien og Irland samtidig indbragte Fisk, hvilken udgjorde:

Inden	1891	1892	1893
England	£ 4 870 206	£ 4 944 061	£ 5 168 659
Skotland	„ 1 829 786	„ 1 671 307	„ 1 698 341
Irland	„ 308 627	„ 268 457	„ 296 876
eller ialt	£ 7 008 619	£ 6 883 825	£ 7 163 876

viser det sig, at de Forenede Rigers Import af dette vigtige Næringsmiddel modsvarer i Værdi omkring 10 % af det indenlandske Fiskes Afkastning.

I s.

Sidstforløbne Aars usædvanlig varme og tørre Sommer gav al Grund til at vente tiltagende Forbrug af og følgelig stigende Priser paa denne Artikkel, som nu i stadig højere Grad kan siges at udgjøre en Nødvendighedsartikkel, og som omtrent udelukkende hidføres fra Norge. Nævnte Forudsætninger er ogsaa bleven bekræftet, om end, som det synes, ikke ganske i den Udstrækning, som de forhaandenstående Forhold havde

givet Grund til at haabe paa. Den omhandlede Import har nemlig under de sidste tre Aar udgjort:

i 1891	337 814	Tons,	Værdi	£ 204 670	= 12/—	pr. Ton.
i 1892	351 859	„	„	„ 210 916	= 11/11	„ „
i 1893	404 830	„	„	„ 261 037	= 12/10	„ „

Om Fordelingen af denne Import under 1893 paa Aarets forskellige Maaneder og de enkelte Importhavne er Indberetning allerede tidligere bleven afgivet og gjenfindes i No. 4 af „Beretninger om Handel og Skibsfart“ for Aaret 1894.

Foruden gennem denne Import fyldes Landets Behov for Is hovedsagelig ved kunstig saadan, hvoraf Tilvirkningen visselig Aar for Aar øges noget, men dog kun langsomt, da Produktionsprisen hidtil har været fuldt saa høi som den, for hvilken man kan erholde Naturis, som man har fundet besidder væsentlige Fordele. Konkurrencen mellem disse to Slags turde i væsentlig Grad bidrage til at holde Prisen paa den norske Naturis paa et af Produktionsprisen for den kunstige Is betinget Niveau, hvilket dog, ved Siden heraf, antagelig paavirkes af Mangel paa Samhold mellem de norske Importører ved Bestemmelsen af Prisen til de forskellige Aarstider.

Udvandring.

Det samlede Antal af de under 1893 til Storbritannien ankomne Emigranter gik op til 112 306 mod 126 165 i 1892 og 136 654 i 1891, altsaa udvisende en vedvarende Nedgang.

Af de førstnævnte opgav 78 848 Amerika som sit Bestemmelsessted, og 33 458 andre Lande.

Med Hensyn til de kontinentale Havne, fra hvilke denne Emigration udgik, opgives at der ankom fra:

	bestemte til	
	Amerika.	Andre Lande.
Göteborg	25 546	2 274
Christiania, Arendal og Christianssand	7 091	4 049
Hamburg	2 029	8 120
Andre Havne	44 182	19 015

Samtidig emigrerede 209 117 britiske Undersaatter, hvoraf til

De Forenede Stater.	149 150
Britisk Nordamerika	24 759
Australien	11 204
Syd Afrika.	13 092
Andre Lande	10 852

Aarsberetninger er indløbne fra Vicekonsulerne i

Blyth	Hull
Cardiff	Liverpool
Dover	Milford og
Grimsby	Portsmouth,

af hvilke man tillader sig at hidsætte følgende:

Blyth.

Skibsfartens Tilvækst paa Blyth under seneste Treaarsperiode samt den Udstrækning, hvori norske og svenske Fartøier deltog i samme, vil fremgaa af en Sammenligning mellem nedenstaaende tvende tabellariske Opgaver over hertil ankomne Fartøier, hvorved dog maa tages i Betragtning den forskjellige Tonnage, hvormed norske og svenske Dampskibe i Almindelighed opføres i de tvende Tabeller paa Grund af de forskjellige Maa- lingsregler, som ligger til Grundfor de Kilder, hvorfra Opgaverne er hentede.

I. Den samlede Skibsfart.

		Britiske		Ikke britiske		Tilsammen	
		Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1891	{ Seilskibe . .	181	16 857	298	79 355	479	96 212
	{ Dampskibe .	965	688 518	567	330 573	1 532	1 019 091
tilsammen		1 146	705 375	865	409 928	2 011	1 115 303
1892	{ Seilskibe . .	230	21 326	372	90 804	602	112 130
	{ Dampskibe .	1 012	721 877	633	352 096	1 645	1 073 973
tilsammen		1 242	743 203	1 005	442 900	2 247	1 186 103
1893	{ Seilskibe . .	103	9 089	387	90 950	490	100 039
	{ Dampskibe .	1 126	796 856	669	363 660	1 795	1 160 516
tilsammen		1 229	805 945	1 056	454 610	2 285	1 260 555

II. Den norske og svenske Skibsfart.

		Norske		Svenske		Tilsammen	
		Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1891	{ Seilskibe . .	137	32 754	47	9 841	184	42 595
	{ Dampskibe .	193	103 657	79	45 596	272	149 253
tilsammen		330	136 411	126	55 437	456	191 848
1892	{ Seilskibe . .	182	46 426	85	18 054	267	64 480
	{ Dampskibe .	228	123 509	137	81 831	365	205 340
tilsammen		410	169 935	222	99 885	632	269 820
1893	{ Seilskibe . .	188	46 189	96	20 941	284	67 130
	{ Dampskibe .	259	119 264	142	87 943	401	207 207
tilsammen		447	165 453	238	108 884	685	274 337

Som det vil sees, har den svenske Skibsfart paa Blyth under den omhandlede Periode næsten fordoblet sig, og selv den norske viser en bety-

delig Forøgelse, om Aaret 1893 sammenlignes med 1891; men sammenlignet med 1892 er der en Nedgang i Tonnagen af omkring 4 500 Tons, medens dog Antallet af Fartøier steg fra 410 til 447.

Denne Nedgang i Totaldrægtigheden maa naturligvis delsvis tilskrives de siden 1ste Oktober sidstleden indførte nye Maaleregler, hvilke dog under det forløbne Aar næsten udelukkende indvirkede paa Dampskibenes nominelle Drægtighed

Da alligevel den norske Skibsfart under Aarets 8 første Maaneder godt taaler en Sammenligning med det tilsvarende Tidsrum af 1892, medens en betydelig Nedgang ogsaa i Antallet af Fartøier viste sig under de 4 sidste Maaneder af det nærmest foregaaende Aar, tør det antages, at Aarets Resultat for en Del har beroet paa den Streik, hvorom mere senere, og at Nedgangen følgelig maa ansees temporær, idet Hensyn dog maa tages til den Nedgang, som for Fremtiden bliver en naturlig Følge af de nye Maalingsregler for norske Fartøier.

Kuludskibningen fra Blyth er under Treaarsperioden steget fra 2 092 789 Tons i 1891 til 2 180 837 Tons i 1892 og 2 366 943 i 1893.

Den fra Juli til November f. A. raadende Streik blandt Grubearbejderne i flere af Landets kulproducerende Distrikter, hvilken dog ikke spredte sig til Northumberland, havde her tilføje en forøget Grubedrift og, i Begyndelsen, ogsaa en betydelig forøget Afskibning. Herfra, ligesom fra de øvrige Kulhavne i det nordøstlige England, tiltog dog, eftersom Forraadene i London og andre større kulforbrugende Centrér udtømtes og Kulpriserne steg, Forsendelserne langs Kysten, medens Exporten til andre Lande aftog, hvorhos en stor Mængde Kul fra Distriktets Gruber førtes pr. Jernbane til de af Streiken berørte Distrikter.

Streikens Indvirkning paa Skibningerne herfra turde fremgaa af følgende sammenlignende Tal. Som ovenfor antydte, skibedes herfra i 1893 186 106 Tons Kul mer end under det nærmest foregaaende Aar. Heraf kommer 161 727 paa Maanederne Januar—August og blot 24 379 Tons paa Tidsrummet September—December, eller rettere paa November—December. Da det turde være af speciel Interesse at sammenligne Skibningen under Aarets 6 sidste Maaneder med de modsvarende Maaneder af 1892, hidsættes nedenstaaende Tabel:

	1892	1893
Juli Tons	199 421	237 775
August „	225 054	244 293
September „	215 723	207 588
Oktober „	198 787	205 378
Novbr.—Decbr. . . „	346 884	371 807

Med Kystfartøier skibedes i 1893 268 241 Tons mod 188 793 i 1892, altsaa en Forøgelse af ca. 80 000 Tons, hvoraf den største Del kommer paa de Maaneder, Streiken varede. Under Maanederne Juli—September f. A. udgjorde saaledes Udskibningen med Kystfartøier henholdsvis 14 838, 21 050 og 21 034 Tons mod henholdsvis 8 292, 8 907 og 12 682 under de tilsvarende Maaneder af 1892.

I Kystfarten herfra har under det forløbne Aar norske Fartøier kun undtagelsesvis (og svenske Fartøier slet ikke) taget Del, hvilken Omstændighed ogsaa i nogen Grad turde have bidraget til det forholdsvis ugunstige Resultat af den norske Skibsfart paa Havnen i 1893; at den svenske er tiltaget turde bero derpaa, at saamange Dampskibe har været engagerede

i Transporten af Kul leveret i Henhold til Aarskontrakter. Kulpriserne, som fra Aarets Begyndelse til Slutningen af Juni holdt sig noksaa faste, omkring 9/— à 10/— for „bedst Northumbrian steam coals“, steg paa Grund af Streiken betydelig under Aarets 6 sidste Maaneder, men varierede meget, beroende paa Partiernes Størrelse, Leveringstiden m. m., hvorfor det er yderst vanskeligt at give nogen bestemt Opgave over samme. Høidepunktet naaedes i November før Sammentrædelsen af den saakaldte Rosebery Conferance, da lige op til £ 1 pr. Ton blev betalt for mindre Partier, bestemte for London og med øieblikkelig Levering. Lignende „fancy prices“ erholdtes dog naturligvis ikke for Kul bestemt for Export. Der viste sig senere en Nedgang i Priserne, om end en tilfældig Stigning nu og da indtraf. Omkring Midten af December kunde 15/— pr. Ton ved umiddelbar Levering ansees som Normalprisen, og under sidste Halvdel af samme Maaned afsluttedes der i Newcastle Kontrakter om Levering i Januar til 13/— og Februar til 11/— pr. Ton for „best Northumbrian“.

Fra et i Newcastle og Blyth etableret Mæglerfirma har man erholdt nedenstaaende Opgaver over de Priser, som i 1893 ved umiddelbar Levering betingedes pr. Ton Kul f. o. b. i Blyth, hvorved maa bemærkes, at f. o. b. Priserne her i Almindelighed stiller sig 3 d à 6 d lavere pr. Ton end i Tynehavnene.

	Jan.-Juni.	Juli.	Aug.	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	Decbr.
Best coals	. 9/ à 10/	10/ à 10/6	11/ à 11/6	12/ à 12/6	13/ à 13/6	14/ à 15/	14/ à 17/
Bunkers							
unscreened	7/6 à 8/3	8/ à 8/6	9/3 à 9/9	9/9 à 10/	10/ à 10/9	11/ à 11/6	11/ à 14/
Small steam-							
coals	. . 4/	4/ à 4/6	5/	5/ à 5/6	5/6 à 6/	6/	5/ à 6/6

Ved de i Newcastle under Aarets Løb afsluttede Befragtninger fra Blyth til nedennævnte Steder er følgende Fragter pr. Ton Kul opnaaede for Dampskibe:

Sverige: Stockholm 3/9 à 4/9, Norrköping 4/3 à 5/, Havne i Skaane 4/3 à 6/6 (Ystad, December).

Norge: Nordlige 4/1¹/₂ à 4/9, Østlige 4/ à 4/9.

Alexandria 5/ à 7/—; Archangel 4/—; Bombay 8/6 à 10/—; Bordeaux 5/3; Carthagen 7/6 à 8/6; Constantinopel 6/7¹/₂; Cronstadt 3/9 à 4/9; Genua 5/ à 7/3 (Februar); Hamburg 4/1¹/₂ à 5/—; Havre 4/1¹/₂ à 6/3 (Novbr.); Helsingfors 4/6 à 5/3; Kjøbenhavn 4/1¹/₂ à 4/10¹/₂; Lissabon 5/6 à 6/6; Malaga 8/—; Malta 4/9 à 6/6; Marseilles 5/9 à 6/9; Messina 6/ à 7/1¹/₂; Neapel 7/4¹/₂; Riga 4/6; Swinemünde 4/3 à 4/6; Venedig 7/10¹/₂ à 8/—; Wasa 5/6.

London 3/4¹/₂ à 6/—; Hull 4/ à 5/— (Oktbr.); Plymouth 4/ à 6/6.

Importen til Blyth er vedblivende ubetydelig og bestaar saagodtsom udelukkende af Trælaster, mest Grubetømmer, som for den største Del indføres fra Sverige; hertil benyttes udelukkende mindre Seilskibe; som Regel skandinaviske.

Fra Norge er der under Aarets Løb forsøgsvis bleven indført et mindre Parti Hø.

Endnu mangler saagodtsom al Kaiplds og andre Bekvemmeligheder for Import; men efter Fuldendelsen af de nu paagaaende, omfattende Arbejder for Havnens Udvidelse og Uddybning, findes der alle Forudsætninger for, at Blyth med Tiden ogsaa kan blive en ikke ubetydelig Importhavn, væsentlig for Trælast. Nævnte Havnearbejder er beregnede færdige inden 3 à 4 Aar. Man er ligeledes ifærd med at opføre et yderligere Antal „Kulspruter“, beregnede paa Lastning af ca. 2 000 000 Tons Kul pr. Aar, og naar de bliver færdige, formodentlig under Løbet af næste Aar, vil der være Adgang til en omtrent dobbelt saa stor Udskibning som for nærværende.

Lodsvæsenet lader desværre meget tilbage at ønske. Den fornemste Grund til Klagemaal fra Skibsførernes Side er, at Lodserne, som mangler fuldt ud sødygtige Baade, kun, naar Veiret er usædvanlig gunstigt, begiver sig udenfor Piererne, og at Lodsene ofte først kommer ombord, naar Fartøiet er langt inde i Havnen og der kun staar tilbage at faa det vendt og fortøiet. Naar Kapteinen ikke kjender Indløbet eller ikke vil risikere at gaa ind uden Lods, hænder det derfor ofte, at et Fartoi, for at vente paa Lodsene, i flere Timer opholder sig udenfor Indløbet til Havnen, indtil Føreren tilsidst ser sig nødsaget til at gaa ind uden Lods, et Forsøg, som dog heldigvis i Almindelighed krones med Held. Klager herover er naturligvis ikke udeblevne, og Lodserne har nu, for sit Vedkommende, besluttet sig til eventuelt at indkøbe en Dampkutter, som skulde sætte dem istand til i al Slags Veir at gaa ombord i Fartøier i aaben Sø. Et Vilkaar for Planens Udførelse er imidlertid, at der skaffes Midler til Dampbaadens Underhold, og da der ikke for dette Øiemed kan afkræves Fartøierne nogen yderligere Afgift, har Lodserne, om end desværre hidtil forgjæves, søgt at erholde Bidrag saavel fra Trinity House i Newcastle som fra de herværende Harbour Commissioners. Man faar haabe, at den stadig tiltagende Trafik sluttelig vil formaa vedkommende Havnemyndighed til i sin egen Interesse at yde det begjærede Bidrag for at tilvejebringe en for Havnens gode Rygte saa nødvendig Forbedring i Lodsforholdene.

Uagtet Forholdet nu turde være noksaa almindelig bekjendt blandt Skibsredere i Hjemlandene, synes der dog fremdeles at være Grund til at fremholde, at Fartøier i Blyth ikke lastes efter „regular turn“, d. v. s. eftersom de kommer ind og melder sig færdig for Lastning, hvorimod Tiden for Lastens Modtagelse helt og holdent beror paa den Garanti, saakaldet „colliery guarantee“, som gives af vedkommende Grubeselskab. Nævnte Garanti bestemmer i Almindelighed et vist Antal Timer for Dampskibe eller Dage for Seilskibe, inden hvilke Lastningen skal være afsluttet. Med disse Timer eller Dage menes dog altid „colliery working hours (days)“ (altid fulde Arbejdsdage), og Tiden regnes altsaa kun forsaavidt Brydningsarbejde derunder virkelig finder Sted i vedkommende Gruber. Som bekjendt afbrydes dette Arbejde af mange Grunde, saaledes paa Søndage, almindelige og lokale Helligdage og Fridage, Aflønningsdage, ved Ulykkeshændelser i Gruben, Streiker osv.; hvad specielt de lokale Fridage betræffer, bør nævnes den Uge ved Midsommertid, da „Gosforth Park Races“ finder Sted samt Ugen mellem Jul og Nytaar, da der som Regel kun arbejdes lidet i Distriktets Gruber. Et Fartoi, som ifølge Garantien bør lastes paa f. Ex. 6 „colliery working days“ kan saaledes under ugunstige Omstændigheder blive liggende her i 14 Dage, uden at Overliggedagene begynder at løbe. Alligevel indtræffer det ofte, at et Fartoi befragtes i Hjemlandet for hersteds at indtage Last (som ofte ved Befragtningens

Afslutning endnu ikke er kjøbt), uden at der i Certepartiet henvises til Colliery-Garantien; eller der stipuleres i Certepartiet alene et vist Antal Dage (Timer) uden at der tillægges Arbeidsdage (-Timer) eller colliery working days (hours), inden Lastningen skal være tilendebragt. Kan Lasten ikke erholdes inden den fastsatte Tid og Skipperen paa Grund heraf gjør Krav paa Erstatning for Overliggedage, mødes han af Kjøbmanden, som under de anførte Forhold aldrig gaar ind paa at betale saadan Erstatning, med den Indvending, at Colliery-Garantien indeholder noget helt andet end Certepartiet, at Lasten slet ikke er kjøbt endnu og at saaledes nogen Garanti ikke foreligger; eller der paaberaabes „custom of the port“ eller den Omstændighed, at Kjøbmanden ikke har havt noget med Befragtningen at gjøre. Naar Certepartiet, saaledes som ofte har været Tilfældet, indeholder en Klausul om, at Skipperen er forpligtet til at tegne „rene“ Konnossementer, eller ogsaa at Krav paa Erstatning for Overliggedage skal godtgjøres paa Lastningspladsen, og at Ladningen ikke skal hæfte derfor, indsees det let, at Skipperen finder sig i en høist vanskelig Stilling, og at Udsigterne til sluttelig at erholde den Erstatning, som han i Henhold til Certepartiet med Føie kan gjøre Krav paa, ofte turde blive meget tvivlsomme.

Førere af Fartøier, som kommer hertil frachtsøgende, burde ogsaa tage i Betragtning det ovenfor anførte Forhold, at Lastningen ikke foregaar efter „regular turn“, en Forestilling, som endnu hersker hos mange.

Cardiff.

Ved et Tilbageblik paa det forløbne Aar, som begyndte uden store Forhaabninger, vil det findes, hvad Cardiff angaar, at de økonomiske Forhold har virket mindre hæmmende end i andre engelske Forretningscentre. Cardiff er ikke gaaet tilbage, har blot hvilet, for med desto større Energi at kunne benytte sig af forbedrede Konjunkturer.

Skibsfarten paa Cardiff og Barry var omtrent den samme som i 1892; Tonnagen af indklarerede Fartøier udgjorde 7 123 602 Tons mod 7 106 182 Tons i 1892, eller en Forøgelse af 17 420 Tons. Udklareringen udviser imidlertid en Nedgang med 264 082 Tons.

Udskibningen af Kul, Cokes og „Patent Fuel“, iberegnet „Bunkers“ samt Kul for Seilskibes Behov, naaede kun op til 13 303 190 Tons eller 615 579 Tons mindre end i 1892, deraf Bunkers 109 972 Tons. Denne Nedgang foranlediges udelukkende af en uventet, planløs 5 Ugers Streik i herværende Kulgrubedistrikt i Maanederne August og September. Kulbærerne, „the hauliers“, forlod uden at oppebie Udgangen af den lovbestemte Opsigelsestid, sit Arbeide, fordi de ikke erholdt den begjærede 20 % Forhøielse af Arbeidslønnen, — og da de andre Arbeidere ikke vilde eller tillodes at indtage de Streikendes Plads, foraarsagedes en næsten almindelig Stagnation. Resultatet kunde dog alene blive en Gjenoptagelse af Arbeidet paa de gamle Vilkaar, da de Streikende var uorganiserede og uden Midler samt Streiken selv ulovlig og foretagen uden Ledernes Bifald. Nøden kom snart og tvang til Underkastelse.

Det er at haabe, at den stadige Udvikling af Cardiffs Export, med de høiere Kulpriser, som her erholdes, og som betinges, foruden af Kullenes gode Kvalitet, af den Tillid til Kontraktens Udførelse, som gives ved Sikkerhed for et uafbrudt Arbeide, saalænge Aflønningen bestemmes

gjennem „the sliding scale“, — ikke vil lide ved denne ubetænksomme Arbeidsnedlæggelse.

Sliding Scale-Princippet synes endnu at nyde Tillid hos Arbejderne, især efterat ved hver Revision flere Procents Lønsforhøielse har fundet Sted, paa Grund af, at Kulpriserne har steget og antagelig kommer til at holde sig, og man haaber, at en for Arbejderne fordelagtigere Overenskomst vil kunne afsluttes ved Udløbet af den hidtilværende, den 30te September.

Ved Aarets Begyndelse betingede bedste Dampkul ikke høiere Pris end 9 sh. à 9 sh. 6 d, paa hvilket Grundlag Kulkontrakten for 1893 opgjordes, og efter Overenskomsten om ny „sliding scale“ sank Prisen endnu lavere, saaat Grubeieeren fandt, at han paa Kontrakt erholdt ligesaa meget og undertiden mere end paa det aabne Marked. I Mai Maaned begyndte dog Prisen at gaa jævnt opad, og Cardiff troede at ville drage Fordel af Streiken i Forest of Dean og den følgende store Midland-Streik, da Streiken blandt de herværende „hauliers“ indtraf, da Prisen for bedste Dampkul var 13/— à 13/6 og for bedste Huskul 10/9 à 11/— pr. Ton f. o. b. Efterat Midland-Streiken havde drevet Priserne op til en unaturlig Høide, noteredes de ved Aarets Udgang til 15/6 à 16/6 for bedste Dampkul og omtrent det samme for bituminøs Kul. Udsigterne for 1894 synes særdeles opmuntrende, og Kulkontrakterne opgjøres betydelig høiere end for 1893, antagelig til 12/— à 13/— f. o. b.

Paa Kulkontrakter med Sverige og Norge skal der være lidt betydelige Tab.

Af de exporterede Kul udførtes 4 211 000 Tons fra Barry, en Forøgelse fra foregaaende Aar af 80 000 Tons.

Staal- og Jernindustrien var ogsaa i 1893 utilfredsstillende, med endog lavere Priser end det foregaaende Aar, saa at Noteringen for tunge Skinner ved Aarets Udgang ikke var høiere end £ 3.12.6 à £ 3.15.0 pr. Jernvogn ved Værket. Udskeibningen fra Cardiff var fremdeles ubetydelig, nemlig 24 000 Tons rails af 27 000 Tons andet Staal og Jern, hvilket dog var henholdsvis 6 000 og 8 000 Tons mer end i 1892.

Hvad Cardiffs Importartikler, Trælast, Jernmalm og Korn, betræffer, har Indførselen af Trælast, sammenlignet med den til andre Havne, været betydelig. Cardiff er her rykket op til den første Plads næst efter London, idet Liverpool under 1893 er gaaet tilbage. Cardiffs Import var 631 474 loads, vistnok 31 653 loads mindre end i 1892; men da hele Englands Import gik ned med 670 000 loads, er Cardiffs Stilling vel værd at bemærkes. Denne Stilling agter man ogsaa at søge bevaret, idet Severns Aabning for Navigation af Fartøier op til 400 Tons giver berettiget Haab om, at Operationsområdet, til Trods for Manchesterkanalen, vil kunne udvides inden „the Midlands“ op mod Staffordshire.

Af Jernmalm er importeret 650 000 Tons eller en Forøgelse af 68 000 Tons, fremkaldt ved Dowlais-Værkernes aarlig udvidede Virksomhed. Prisen har dog holdt sig yderst lav og har fluktueret mellem 11 s. og 11 s. 6 d. for Rubio og høist 10 s. 6 d. for Tafna og Garnucha Malm c. i. f.

Kornindførselen tiltager Aar for Aar. Saaledes importeredes der sidste Aar 3 685 000 Cwts. eller 603 000 mere end i 1892.

Stedet ser med Tilfredshed paa en for hvert Aar øget Import, men hæmmes i sin Foretagelseslyst af Dokmonopolet i Cardiff. Bute Dock-Kompaniet vil ikke skaffe Plads for Importen eller sælge Land til andre

for Bygning af en Importdok. Der arbeides derfor nu ivrigt paa at faa istand en „Harbour Trust“, og det ser ud til at skulle lykkes, da Sælgerne er villige og Behovet for Plads trængende, saaat liberal Betaling kan bydes. Men Markisen af Bute's Lyst til at sælge indskrænker sig muligens til Dokkerne, som giver daarligt Udbytte, for at beholde det tilgrænsende Land, som paa Grund af Dokkernes Nærhed er bleven værd det mangedobbelte; og isaafald vil Forslaget strande. I Barry har man allerede paabegyndt en ny Dok, som beregnes at skulle blive færdig om ca. 4 Aar.

Sundhedstilstanden har under Aaret været tilfredsstillende; 17 Tilfælde er bleven behandlede i Hospitalsskibet „Hamadryads“ Afdeling for smitsomme Sygdomme, deraf 11 Typhus, 2 Pyæmia, 2 Erysipelas, 1 Mæslinger og 1 Kolera-Diarrhoe. Et Fartøj ankom udenfor Havnen med 2 Kolerapatienter ombord, hvilke blev overførte til Sygehuset paa Flatholm, en 3 Mil fra Kysten udenfor Cardiff beliggende Ø. Sammesteds er bleven opført et Krematorium for at brænde Lig af Kolerapatienter, til hvis Benyttelse Bristols og Glouchesters Sundhedsmyndigheder har erhvervet Tilladelse.

Herværende Myndigheder har dog hidtil med Held udsat sig gjentagne Anmodninger fra nærliggende Havne om at maatte faa sende Fartøier med Kolerasyge ombord til nævnte Ø. De frygter, at Cardiff derigjennem skulde blive erklæret smittet, til uberegnelig Skade for dets Skibsfart. Selv ikke Barry har faaet saadan Tilladelse.

Den norske og svenske Skibsfart har været nogenlunde tilfredsstillende, uagtet Fragterne til de fleste Steder, hvorhen Kul udskibes herfra, allerede ved Aarets Begyndelse var lave og senere yderligere gik ned med fra 5 til 25 %. Et stort Antal af vore Fartøier nødsagedes derfor til at slutte for de usunde Brasilianske Havne.

Antallet af de hid ankomne Fartøier var:

Aar.	Norske		Svenske		Tilsammen	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1893	453	288 933	77	49 836	530	338 769
1892	409	241 440	82	48 568	491	290 008
1891	491	316 498	90	56 376	581	372 874
1890	534	336 666	81	44 402	615	381 068
1889	526	340 882	46	24 898	572	365 780
Deraf Dampskibe						
1893	164	117 709	38	26 884	202	144 593
1892	134	101 127	40	27 473	174	128 600
1891	130	92 907	32	24 805	162	117 712
1890	95	69 927	20	15 184	115	85 111
1889	59	45 802	9	6 514	68	52 316

Den større Del heraf ankom i Ballast og afgik, paa faa Undtagelser nær, med Kullast.

Af den herfra udskibede Kul sendtes følgende Kvantiteter til norske Havne:

Til Christiania 13 300 Tons, Bergen 5 765, Slemmestad 1 587, Sandnessund 1 210, Drammen 1 110, Moss 935, Trondhjem 935, Horten 888, Christianssand S. 600, Tromsø 550, Tønsberg 420, Fredrikshald 380 og Skien 270, tilsammen 27 950 Tons; til svenske Havne: Stockholm 30 000

Tons, Gøteborg 12 000, Saltkällan 3 500, Malmö 2 275, Karlskrona 2 133, Kalmar 1 970, Landskrona 1 540, Norrköping 950, Helsingborg 675, Gefle 650, Gottskär 630, Ystad 600, Sundsvall 277 og Karlshamn 125, tilsammen 57 325 Tons.

I 1892 udskibedes der til Norge 15 700 Tons og til Sverige 54 596 Tons.

Af Jernbaneskiner exporteredes:

i 1893 til Norge 149 Tons, og til Sverige 450 Tons
mod i 1892 „ „ 2 825 „ „ „ „ 4 406 „

Værdien af Kul- og Jernexporten udgjorde

i 1893 til Norge £ 15 275, og til Sverige £ 34 272
mod i 1892 „ „ „ 24 645 „ „ „ „ 57 696

Indførselen til Cardiff fra Norge og Sverige bestod af:

		Mængde.			Værdi i £		
		1893.	1892.	1891.	1893.	1892.	1891.
Fra Norge.							
Saget Trælast	Loads	18 150	13 873	12 075	41 792	29 647	26 791
Hugget Trælast	„	17 523	24 258	35 736	21 509	29 851	41 168
Træmasse	Tons	16 570	16 608	9 579	44 609	53 634	32 769
Hø	„	338	14	„	1 882	56	„
Kobber	„	18	10	6	400	105	205
Margarin	Cwts.	128	35	„	422	88	„
Smør	„	18	„	„	63	„	„
Kondenseret Melk	„	100	10	„	200	8	„
Tørfisk	„	189	96	„	313	93	„
Kjød, Konserver	„	68	6	3	153	20	27
Andre Varer					239	1 003	150
					111 582	114 505	101 110
Fra Sverige.							
Saget Trælast	Loads	36 983	41 273	30 049	81 344	89 163	66 307
Hugget „	„	4 914	5 050	3 491	7 800	8 952	6 640
Træmasse	Tons	1 246	2 291	1 110	9 039	6 117	5 950
Havre	Cwts.	30 345	4 648	35 412	9 311	1 550	11 477
Malm	Tons.	477	605	„	1 242	1 776	„
Stangjern	„	50	210	596	398	1 737	4 872
Andre Varer					384	2 417	1 976
					109 518	111 712	97 222

Furuplanker og „Battens“ fra Østersøen har under 1893 havt god Efterspørgsel, og Beholdningerne var ved Aarets Udgang ikke store.

Den største Del af norsk og svensk Pitprops afsættes her ved Kontrakter, som afsluttes i Begyndelsen af Aaret, og opgives Aarets Pris gennemgaaende at have været 25 s. pr. Load.

Norsk Minetømmer leveredes under Sæsonen til Priser varierende mellem 23 s. og 27 s. 6 d. pr. Load, samt fransk Pitwood fra 14 s. til 16 s. pr. Ton. Den under Høstmaanederne raadende Streik synes ikke i nogen væsentlig Grad at have berørt Pitpropsmarkedet, og Kontrakter for

Leverance under indeværende Aar skal være sluttede til samme Priser som under det foregaaende. Store Kontrakter for fransk Pitwood for 1894 skal være blevne afsluttede for mellem 15 s. og 16 s. pr. Ton.

I den ikke ubetydelige Kornimport til Cardiff turde Sverige neppe kunne deltage i nogen nævneværdig Udstrækning, omendskjønt dets Havre her nyder høj Anseelse. Vistnok indførtes hertil under sidsforløbne Aar 30 345 Cwts. til Trods for de høje Priser, paa Grund af stor Efterspørgsel fra Frankrige; men Prisen bliver dog altid en afgjørende Faktor, og heri konkurrerer med Held den irlandske og russiske Havre.

Af Træmasse er fra Norge bleven importeret omtrent det samme Kvantum som i 1892, og fra Sverige noget mindre. Adgangen til Afsætning er ogsaa begrænset, da der kun findes en Papirfabrik paa Stedet eller i dets Nærhed, og Afsætningen bestemmes af denne Papirfabriks Forbrugsevne.

Det nye Aar er begyndt med lyse Udsigter, og hvis Fortsættelsen holder, hvad Begyndelsen lover, og ingen nye Tvistigheder opstaar mellem Kapital og Arbeide, kommer idetmindste Kuludskibningen til at vise en Fremgang større end nogensinde tidligere.

Grimsby.

Paa Grund af den ifjor Høst raadende store Kulstreik, som i høj Grad virkede lammende paa det herværende Forretningsliv, er Importen under sidstforløbne Aar betydelig aftaget.

Indførselen, sammenlignet med den under det nærmest foregaaende Aar, stiller sig paa følgende Maade:

Planker, Battens og Bord 1893	Loads	225 962
mod i 1892	„	230 602

Formindskelse Loads 4 640

Hugget Last af alle Slags 1893	„	54 284
mod i 1892	„	81 956

Formindskelse Loads 27 672

Trælasten er bleven hidbragt hovedsagelig med Østersøfarere til lave og ufordelagtige Fragter; disse var fra

Archangel	35/—	à	40/—	pr. Standard
Onega	32/6	„	35/—	„ —
Gefle og Cronstadt . .	19/—	„	21/—	„ —
Wiborg	21/—	„	23/6	„ —
Nedrebotten	22/6	„	25/—	„ —
Bjørneborg	20/0	„	23/—	„ —
Øvrebotten	23/—	„	27/—	„ —

Jern og Staal indføres vedblivende kun som Ballast i trælastede Fartøier, især fra Stockholm og Gefle.

Aarets Import udgjør: af Jern 7 917 Tons
 „ Staal 370 „

tilsammen i 1893 8 287 Tons
 mod i 1892 15 221 „

Formindskelse 6 934 Tons

Denne Havn har i det forløbne Aar lidt meget under særlig ugunstige Forhold, blandt hvilke specielt bør nævnes Kulstreiken, Koleraens Optræden og en voldsom Storm i November. Streiken berørte haardt næsten enhver Gren af Industrien og især Skibsfarten. Kort efter Udgangen af Juli ophørte næsten al Udskibning af Kul herfra, og dette vedvarede til Slutningen af November.

Efter den midlertidige Bilæggelse af Tvisten kom der nyt Liv i Forretningerne, og i December var Udførselen af Kul meget betydelig. Formindskelsen i samme har imidlertid været for stor til at kunne dækkes under en enkelt Maaned, og omendskjønt Mængden af Kul, som nu lastes i denne Havn, er meget større end under det modsvarende Tidsrum i det foregaaende Aar, vil den under 4 Maaneder nødtvungne Ørkesløshed nødvendigvis komme til at formindske Aarets Totalexport.

Den største Del af de Kul, som udskibes herfra, kommer fra Gruberne i Yorkshire og Derbyshire. Medens Streiken varede, bragtes der tusindvis af Tons Kul til Grimsby Søveien fra Havne i Skotland, Nordengland og endog South Wales. Dette skede hovedsagelig for Manchester Sheffield & Lincolnshire Railway Company, ligesom for adskillige kulforbrugende Firmaer, som Gaskompagniet, Kul- Salt- og Garverikompagniet med flere andre. Kul importeredes ogsaa fra Kontinentet.

I Juli var Prisen paa bedste South Yorkshire Hard Steam Cools 12/— pr. Ton, 2den Kvalitet haarde Dampkul 10/6 d pr. Ton samt Steam cobbles 9/9 d, alt f. o. b.; men efter Streikens Indtræden steg Prisen til henholdsvis 18/—, 14/— og 12/— pr. Ton f. o. b. Totalexporten udgjorde

i 1893 378 214 Tons
 mod i 1892 603 201 „

Forskjel 224 987 Tons.

Der udførtes til Norge i 1893 37 593 „
 mod i 1892 44 582 „

Formindskelse 6 989 Tons

Udførselen til Sverige var i 1893 99 120 „
 mod i 1892 185 688 „

Formindskelse 86 568 Tons.

Kulfragterne begyndte lave, men forbedredes noget mod Aarets Slutning og var gennemsnitlig følgende pr Kil:

Til Christiania	£ 3.10.0	til £ 6.0.0
„ Stockholm	„ 4.10.0	- „ 5.5.0
„ Norrkøping	„ 4.15.0	- „ 5.5.0

Til Malmø og Havnene ved Øresund	£ 4.0.0 til £ 5. 0.0
„ Åhus	„ 4.0.0 - „ 5. 0.0
„ Cronstadt	„ 4.0.0 - „ 5. 0.0
„ Kjøbenhavn	„ 4.0.0 - „ 5.15,0

Totalinporten af Is var i 1893 63 028 Tons
mod i 1892 61 306 „

Forøgelse 1 722 Tons

Denne Forøgelse forarsaaedes ved den usædvanlig varme Sommer. Tilvirkning af kunstig Is har vedblivende fundet Sted i omtrent samme Udstrækning som i 1892. Resultatet af denne Tilvirkning har ikke opmuntret til dens Udvidelse, da Prisen paa hersteds tilvirket Is er høiere end paa norsk Is. Prisen paa sidstnævnte direkte fra Produktionsstedet var 1/6 d til 2/6 d pr. Ton f. o. b., medens samme ved Salg i Løbet af Sommeren fra Oplagshusene vekslede fra 2/6 d til 7/6 d pr. Ton f. o. b. Cif Prisen var 9/— til 14/6 d og Fragten omkring 7/— pr. Ton.

Omsætningen af Fisk vedblev at stige. Bygningen af Damptrawlers, som i 1892 laa aldeles nede, fik nyt Liv i 1893, og Antallet af Dampfiskefartøier er bleven betydelig forøget; fra Slutningen af Juni til Slutningen af September steg Antallet med en Dampbaad om Ugen. Adskillige Fartøier er i Aarets Løb gaaet tabt; men Flertallet deraf var Smakker, saaat Grimsbys Fiskeflaade, i det Hele taget, er bleven betydelig forøget. Tre norske Fiskersmakker har hidbragt Kabeljo og Helleflyndre fra Island. Den i 1893 ilandbragte Fisk udgjorde 75 000 Tons
mod i 1892 62 706 „

eller en Forøgelse af 12 294 Tons

Tolv Ladninger fersk Makrel indførtes fra Norge med smaa norske Dampskibe. Adskillig fersk Sild er ligeledes bleven hidbragt fra Norge og Sverige med de regulære Dampskibe.

Hull.

For at vise Aarets norske og svenske Søfart paa denne Havn, sammenlignet med det nærmest foregaaende Aars, hidsættes følgende statistiske Opgaver:

Fra	Indklarerede norske Fartøier			
	1893		1892	
	Antal	Tonnage	Antal	Tonnage
Norge	110	35 457	167	53 033
Sverige	33	9 025	44	14 548
Andre Lande	67	38 406	85	46 566
Indkjøbt i Hull „	„	„	1	77
tilsammen	210	82 888	297	114 224

Af disse var 8 Fartøier af 1 518 Tons Drægtighed ballastede. Dampskibenes Antal var 66 med en samlet Drægtighed af 25 100 Tons.

Indklarerede svenske Fartøier.

fra	Antal	Tons	Antal	Tons
Sverige	205	75 786	236	83 495
Norge	17	5 054	8	3 295
Andre Lande	39	21 287	51	25 696
Indkjøbt i Hull	„	„	3	2 814
tilsammen	261	102 127	298	115 300

Samtlige disse Fartøier ankom med Ladning, med Undtagelse af 8 Dampskibe paa 4 908 Tons. Dampskibenes samlede Antal var 147 med en Drægtighed af 66 618 Tons.

Udklarerede norske Fartøier.

Til	Antal	Tons	Antal	Tons
Norge med Ladning	23	7 362	72	21 066
„ i Ballast	62	21 468	52	17 326
Sverige, med Ladning	22	7 709	42	14 565
„ i Ballast	22	8 825	18	5 532
Andre Lande, med Ladning	19	7 549	45	17 017
„ „ i Ballast	62	30 892	64	35 991
tilsammen	210	83 805	293	111 497

Udklarerede svenske Fartøier.

Til	Antal	Tons	Antal	Tons
Sverige, med Ladning	104	40 849	177	65 800
„ i Ballast	88	26 883	51	15 390
Norge, med Ladning	1	238	„	„
„ i Ballast	3	884	„	„
Andre Lande, med Ladning	8	2 087	26	10 894
„ „ i Ballast	57	30 811	44	24 641
Kondemneret	1	324	„	„
tilsammen	262	102 076	298	116 725

Det forøgede Antal Fartøier, som saaledes har forladt denne Havn ballastede, modsvarer desværre helt Aarets Forretningsomsætning hersteds. De i sidste Aarsberetning omtalte Stridigheder med herværende Dokarbeidere ved Lastning af et norsk Fartøi, viste sig at være et Forspil til kort Tid efter videre udviklede Uroligheder, som længe vil komme til at efterlade sig Spor, og det ikke blot lokalt, men inden hele Arbeiderbefolkningen. Det hovedsagelige Fundament for Dokarbeiderstreiken i Hull var den af Dokarbeiderforeningens Ledere fremsatte Fordring om, at kun Arbeidere, som hørte til Foreningen, skulde anvendes ved Fartøiers Losning og Lastning. Arbeidsgiverne fandt paa sin Side, at den Maade, hvorpaa nævnte Ledere gik frem for at naa sit Maal, absolut nødvendiggjorde, at man satte sig til Modværge, og Resultatet af den herved foranledigede Strid er blevet, at de af Arbeiderforeningen fremsatte Fordringer har maattet opgives, saaat der for Tiden ikke findes nogen Vanskelighed ved at indgaa fri Aftale. Yderligere Fordele for Fartøiseiere er derhos vundne med Hensyn til Overarbejde paa Lørdag Eftermiddag samt Anvendelsen af Stuvare, som ikke tilhører Foreningen.

Neppe var den her omhandlede Streik afsluttet, førend Forretningerne i denne Havn rammedes af Følgerne af den store Kulstreik, som strax i høi Grad øvede Indflydelse paa Exporten af Kul. Denne Export er derigjennem bleven skadet i den Grad, at antagelig mange Aar vil forløbe, før Exporten atter naaer sit oprindelige Omfang, hvad der er saa meget mere beklageligt, som de ihærdige Bestræbelser for at gjøre Hull til en betydeligere Kulexporthavn netop da begyndte at give Haab om Succes. Totalbeløbet af Aarets Afskibninger til Udlandet gik ogsaa ned til 387,293 Tons mod 879 127 Tons under 1892.

I Aarets Løb har en vigtig Afgjørelse fundet Sted med Hensyn til det længe uafgjorte Spørgsmaal om Hull-Dok-Kompaniets Eiendom. Regjeringens Sanktion er nemlig opnaaet for en Parlamentsakt, ved hvilken North Eastern Railway Company bemyndiges til at indkjøbe hele den omhandlede Eiendom paa Betingelser, som fra alle Hold ansees at være særdeles heldige for Hulls Udvikling som Havn. Blandt disse Betingelser indgaar ogsaa en Forpligtelse for Jernbaneselskabet til inden Udlobet af 7 Aar at anvende mindst £ 500 000 til nødvendige Forbedringer; og de Arbeider, som allerede er planlagte eller iværksatte, indeholder Vidnesbyrd om de nye Eieres rundhaandede Bestræbelser for videre at udvikle de Fordele, som Havnen allerede forud eier ved sin Beliggenhed og andre gunstige Forhold.

De Dokker, hvoraf Hull & Barnsley Railway & Dock Compagny er i Besiddelse, vil vedblive at være nævnte Selskabs udelukkende Eie. Blandt de ovenfor nævnte Forbedringsarbeider indgaar ogsaa Foranstaltninger, som i den nærmeste Fremtid agtes iværksatte for at lette Importen af Fisk, baade med Hensyn til Dokker og Kaiplads. Man har nemlig længe klaget over, at den herværende Landingsplads for Fisk ingenlunde modsvarende denne hurtig tiltagende Industris Fordringer; og dette har især været Tilfældet, efterat Importen af Sild med særskilt dertil indrettede Dampskibe har fundet almindelig Anvendelse.

Under de sidste to Aar er ogsaa denne Havn i stor Udstrækning bleven besøgt af tyske „trawlers“ hvilke først fandt Veien hid under Koleraens Hærjinger i Hamburg.

Den samlede Drægtighed af de til Hull under 1893 ankomne Fartøier var

2 973 510 Tons
mod i 1892 3 282 880 „

Heraf var norske i 1893 2.78 ‰, 1892 3.48 ‰, 1891 2.99 ‰
„ „ svenske „ 3.44 ‰, „ 3.51 ‰, „ 3.61 ‰

Af indklarerede Fartøier kom fra

Norge	i 1893	275	af	156 087	Tons	Drægtighed
	mod i 1892	366	„	184 360	„	„
Sverige	i 1893	422	„	213 647	„	„
	mod i 1892	465	„	253 399	„	„

De vigtigste Vareslags, som indgik i Importen fra Norge og Sverige under de sidste tre Aar, var:

Fra Norge.

Slags.		1893	1892	1891
Trælast, saget	Loads	10 627	12 440	7 768
„ huggen	„	23 477	47 562	26 533
Træmasse	Tons	11 591	12 253	16 999
Fisk	Cwts.	443 710	415 112	403 957
Tran	Fade	2 193	2 713	2 180
Is	Tons	18 308	13 530	26 940
Smør	Cwts.	6 518	2 627	2 968
Margarin	„	3 921	10 946	20 207
Papir	„	42 714	36 116	33 186
Havre	„	1 010	400	14 736
Fyrstikker	Kasser	20 336	24 420	4 643

samt desuden under 1893: Flesk 190 Cwts., Øl 38 Kasser, Ost 132 Cwts., Rebslagerarbejder 471 Kollis, Byg 980 Cwts., Drogerier 396 Cwts., Frugt og Grønsager 377 Kollis, Mel 40 Cwts., Vildt 631 Kollis, Glas 791 Cwts., Hø 5 184 Baller, Horn 224 Cwts., Huder 2 181 Cwts., Heste 79 St., Stangjern 2 034 Tons, Tack- og Skrotjern 212 Tons, Gjødningsstoffer 80 Tons, Kjød 2 357 Cwts., Pap 3 217 Cwts., Malm 4 005 Cwts., Filler 2 177 Baller, Skind 29 Baller, Spirituosa 28 Gallons, Talg og Stearin 636 Cwts, Tjære 89 Fade, Uld 320 Baller, Yellow Metal 3 453 Cwts., og Zink 165 Cwts.

Fra Sverige.

Slags.		1893	1892	1891
Trælast, saget	Loads	128 713	135 659	134 709
„ huggen	„	40 759	74 286	81 177
Træmasse	Tons	7 527	8 097	10 533
Jern og Staal	„	43 531	44 055	64 055
Tack- og Skrotjern	„	18 730	20 059	22 979
Papir	Cwts.	37 863	38 185	27 950
Smør	„	176 434	143 584	131 097
Flesk	„	10 203	2 293	4 781
Havre	„	107 587	47 959	109 369
Fisk	„	479 502	540 596	383 450
Fyrstikker	Kasser	23 192	16 250	818

samt desuden under 1893: Bark 630 Tons, Ost 125 Cwts; Kobber 65 Cwts, Rebslagerarbejder 72 Kollis, Vikker 5 453 Bushels, Ærter 1 500 Bushels, Drogerier 31 Kollis, Æg 114 Kasser, Frugt 175 Kollis, Glas 820 Cwts., Skinker 233 Cwts., Haar 87 Baller, Hø 1 090 Baller, Horn 282 Cwts., Huder 1 673 Cwts., Ister 60 Cwts., Margarin 52 Cwts., Gjødningsstoffer 295 Tons, Kjød 192 Cwts, Kjød 192 Cwts, Pap 4 438 Cwts., Malm 33 Tons, Poteter 1 800 Cwts., Tran 53 Fade, Filler 2 935 Baller, Skind 100 Baller, Spirituosa 31 Gallons, Talg 140 Cwts., Tjære 164 Fade, Uld 28 Baller, Yellow Metal 490 Cwts., og Zink 60 Cwts.

Importen af Trælast er gaaet betydelig ned fra begge Lande, hvad der dog hovedsagelig skyldes de to ovenomhandlede Streiker. Tilførselen

af Smør er derimod i Tilvækst, men af norsk Margarin i Aftagende. Den skarpe Konkurrence, som skandinavisk Smør allerede møder i London og det sydlige England af Kolonialsmør, synes stadig at tiltage og gjør sig følelig ogsaa inden denne Del af Landet.

Importen af Fisk udviser fremdeles betydelige Tal. Den, efter hvad der opgives, mellem Exportørerne dannede „Ring“ har ikke formaaet at begrænse Tilførselen inden et rimeligt Omfang, og Resultatet heraf har udentvivl medført Tab, da denne Vare nu — efter Paaske — har været praktisk talt usælgelig. Under indeværende Aar — 1894 —, har hidtil allerede 123 norske og svenske Dampskibe hidbragt Sild, medens sammes Antal under det modsvarende Tidsrum af 1893 alene gik op til 89.

Is har havt livlig Efterspørgsel til fordelagtige Priser, en Følge af det varme Sommerveir. Det forøgede Antal af Damptrawlers, i Forbindelse med disses udstrakte Expeditioner til fjerne Fangststeder f. Ex. Island, bidrager ogsaa til at øge Forbruget af dette Konserveringsmiddel.

Der var under 1893 ingen Import fra Norge af Faar og Kvæg.

Liverpool.

Den samlede Skibsfart under 1893 mellem denne Havn og Udlandet, viser en ikke ubetydelig Nedgang i Forhold til 1892;

Aar.	Indklarerede.		Udklarerede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1893	4 184	5 576 003	3 324	4 585 645
1892	4 597	6 245 430	3 718	5 216 699
Formindskelse	413	669 427	394	631 054
	÷ 9 %	÷ 11 %	÷ 11 %	÷ 12 %

Aarsagen til denne Formindskelse — i Gjennemsnit 11 % — maa søges dels i den almindelige Stagnation i Verdens Forretningsliv, som har raadet lige fra Udgangen af 1890, dels ogsaa i de store Arbejderstreiker i Bomuldsfabrikerne i Lancashire i Begyndelsen af Aaret, og i Kulgrubedistrikterne i Mellem- og Nord-England under Aarets sidste Halvdel, hvilke Streiker virkede lammende paa næsten alle Virksomhedsomraader af Industri og Trafik.

Fartøiernes gjennemsnitlige Drægtighed viser sig i 1893 at have været 1 353 Tons, mod 1 380 Tons i 1892, 1 307 i 1891 og 1 176 i 1888. De hidkomne norske Fartøiers Middeldrægtighed er steget til 619 Tons, mod 600 Tons i 1892.

Norges Deltagelse i Liverpools ovennævnte udenrigske Skibsfart — hvori ikke indgaar Fartøier, som ankom fra eller afgik til Havne i Storbritannien og Irland, er gaaet ned med ca. 12 %:

Aar.	Indklarerede.		Udklarerede.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1893	334	208 855	303	187 935
1892	380	234 518	363	216 157

Herved bør mærkes, at næsten dobbelt saa mange Fartøier, som under vanlige Aar maatte gaa til andre Kulhavne, særlig til South Wales, for at søge Last, og at Importen af Pitprops fra Norge alene sysselsatte 26 Fartøier mod 47 under næstforegaaende Aar.

Norges hele Skibsfart paa Liverpool, Kystfarten iberegnet, stiller sig saaledes:

Aar.	Indklarerede.				Udklarerede.			
	Antal.	Tons.	Bruttofragt. £	For- tjeneste pr. Ton.	Antal.	Tons.	Bruttofragt. £	For- tjeneste pr. Ton.
1893	368	226 102	221 300	19/7	372	232 592	42 050	3/8
1892	392	239 347	275 940	23/—	400	241 516	49 950	4/11/2
	÷ 6 %	÷ 5 1/2 %	÷ 20 %		÷ 7 %	÷ 3 1/2 %	÷ 16 %	

Ankomne og afgaaede norske Fartøier tilsammen udviser en Fragtfortjeneste pr. Registerton af kun 11/6 d, mod 13/7 d i 1892 og 13/11 d i 1891.

Sveriges Skibsfart paa Liverpool har holdt sig næsten lige med den under 1892 og er fremdeles langt mindre betydelig end den norske; den viser ingen Tendens til Udvidelse eller Indskrænkning og synes heller ikke at holde sig til visse Trafiksteder, med Undtagelse af den forholdsvis regelmæssige Dampskibsforbindelse med Gøteborg.

Aar.	Indklarerede.				Udklarerede.			
	Antal.	Tons.	Bruttofragt. £	For- tjeneste. pr. Ton.	Antal.	Tons.	Bruttofragt. £	For- tjeneste pr. Ton.
1893	71	46 795	33 470	14/3	72	50 113	9 060	3/7
1892	74	50 656	36 650	14/6	72	48 559	9 580	3/9

Den norske Skibsfart viser sig at have lidt mest i Trælasttrafikken fra Nordamerika, hvilken antagelig har givet Rederierne lidet Overskud. Særlig turde dette være Tilfældet i Pitchpinefarten fra Sydstatene, hvor Fragtsatser af i Gjennemsnit 97/6 pr. Standard under Aarets første Halvdel og 92/6, eller noget lavere, senere, har givet en Fortjeneste pr. Registerton af blot 19/— for hele Aaret. Under den allersidste Tid er der sluttet Fragt i denne Fart med 87/6 d pr. Standard, hvad der opgives ikke at kunne lede til andet end Tab for Rederiet.

Den eneste Trafik, som har været forholdsvis tilfredsstillende, er Mahognyførselen fra Vestindien.

Tallene for Farten bortenfor Kap Horn og det Gode Haabs Forbjerg synes ikke saa nedslaaende, men Farten paa Kalifornien har dog ihvertfald havt et ugunstigt Resultat.

Hvad særskilt angaar Importen fra Norge til Liverpool, viser der sig Nedgang, undtagen med Hensyn til Is; men selv for denne har til Trods for en betydelig Tilvækst i det importerede Kvantum, de lavere Fragtsatser givet et Udbytte af blot 10/8 d pr. Registerton mod 11/3 under 1892.

Importen af Træmasse fra Norge viser et noget højere Udbytte pr. Ton, sammenlignet med 1892; men denne Import er ikke synderlig betydelig, idet Træmasse lidet anvendes i den vestlige Del af Lancashire.

Som allerede paapeget, var Nedgangen i Importen af norsk Pitprops betydelig: 26 Fartøier paa 15 038 Tons mod 47 Fartøier paa 24 900 Tons

i 1892, og Udbyttet pr. Registerton 9/— mod 9/9 d i 1892, 10/— i 1891 og 11/— i 1890.

Under den senere Del af den store Kulstreik hidførtes der i norske Fartøier 20 Kullaster fra de skotske Vestkysthavne; men den Fortjeneste, som heraf opstod, faldt, idetmindste for 15 Dampskibslaster, for en stor Del i Hænderne paa herværende Firmaer, som havde befragtet disse Dampskibe pr. Maaned.

Til Trods for hvad her er anført om Rederiernes skuffede Forhaabninger under sidstforløbne Aar synes disse ikke at have mindsket, men snarere øget sin Ihærdighed i Paavente af bedre Fragtfortjeneste. Med stadig faldende Tendens i Fragtsatser gik dog blot 53 Fartøier hjem til Norge i 1893 mod 78 under 1892 og 89 under 1891, hvorhos Antallet af hersteds indkjøbte Fartøier har holdt sig temmelig lige.

Hvad Udsigterne for indeværende Aar angaar, kan det med Sikkerhed siges, at de er betydelig bedre, end de var ved Indgangen af forrige Aar, og mange anser dem for at være ligefrem gode.

Manchesters Skibskanal aabnedes for Trafik helt op til det nye Doksystem 1ste Januar d. A.; men det antages, at den nye Trafikrute ikke vil faa synderlig Indflydelse paa Norges eller Sveriges Skibsfart paa Liverpool under de nærmeste Aar, — om nogensinde.

I Liverpool raader der stærk Spænding med Hensyn til Resultatet af Kanalens Aabning, ligesom i Manchester. I sidstnævnte By synes man at nære et almindeligt Haab om; at en stor Del af Skibsfarten paa Liverpool skal trækkes til den nye, mere centrale Losnings- og Ladningsplads for Lancashire og omliggende Distrikter, medens man i Liverpool regner paa at faa beholde fuldt saa meget Trafik som før, om end man ogsaa her indrømmer, at den nye Kanal vil blive livlig trafikeret af Pramme og mindre Dampskibe.

Kanalens Planlæggere mente ved samme at kunne tilføre Fabrikdistrikterne deres Fornødenheder med mindre Omkostninger, end det kan ske ved Losning i Liverpool. I sidstnævnte By har man derimod stadig fremholdt, at Manchester med Salford ikke har mere end 800 000 Indbyggere af de 5 à 6 Millioner, som beregnes for samtlige hidhørende Fabrikdistrikter, og at selve Manchester nu ikke er den fornemste Konsument af de Varer, der kræves for de Industrier, hvis Middelpunkt denne By utvivlsomt vedbliver at være. Om end Kanalkompagniet kan se sig istand til at underbyde Liverpool i Leveringsomkostninger for Varer bestemte for selve Manchester — hvad mange betvivler —, antages det dog ikke at kunne byde nogen Besparelse med Hensyn til Transport af Varer til Rochdale, Oldham, Stockport med flere Nabobyer og endnu mindre til fjernere beliggende Fabrikbyer, selv om selve Fartøisfragten fra de importerede Varers Udskibningssteder, mod hvad her formodes, skulde holde sig lige for Manchester og Liverpool.

Det er endnu umuligt at opgjøre nogen Beregninger med bestemte Tal for derpaa at grunde en Forudsigelse om Udfaldet af de to Byers Kappelstrid; thi adskillige af de vigtigste Faktorer er endnu ubekjendte, idet der endnu ikke foreligger nogen Erklæringer fra Jernbaneselskabernes Hensyn til, hvorvidt eller hvormeget Jernbanefragterne herfra til Konsumtionscentre eller fra Produktionscentre til Liverpool, kan nedsættes, ligesom heller ikke fra den herværende Havnestyrelse, hvorvidt og i hvilken Udstrækning Afgifterne for Losning og Lastning kan nedsættes eller borttages; eller hvorvidt Foranstaltninger vil blive truffet for at lette Losning eller Lastning

eller Omlastning. Et Faktum turde dog her fortjene at anføres. Et norsk Fartoi paa næsten 1000 Tons, som kom hid i Slutningen af November med Planker fra britisk Nordamerika, formaaedes af Kanalkompagniet, ved Løfte om Erstatning for Liggedage, mulig Skade og extra Arbeider, til at deltage i Kanalens Aabning den 1ste Januar. Ved Opbugseringen fandtes det, at Fartøiet, som stak 21 Fod, ikke kunde føres længere end til Latchford ved Warrington, uagtet Kanalen opgives at have 26 Fods Vand, og først efter Losning af en Del af Ladningen dersteds har man kunnet bringe Fartøiet op til de nye Dokker. Føreren af dette Fartoi har meddelt, at hele Overriggen, undtagen Undermasten, maatte nedtages og at han ikke tror, at Seilskibe i Fremtiden kan underkaste sig denne forholdsvis kostbare Afrigning.

Selv Dampskibe har at underkaste sig en lignende Afrigning for at kunne passere de faste Jernbanebroer, uagtet disse har en Høide af 70 Fod over Vandstanden i Kanalen. Selv om Dampskibe, som har forholdsvis enkelt Rig, muligens kan paatage sig at gaa op til Manchester for samme Fragtsats som til Liverpool, turde dette ikke være muligt for Seilskibe.

Søforsikringsselskaberne forlanger nu Tillægspræmie, om Reisen skal fortsættes forbi Liverpool til Manchester; men denne vil dog neppe kunne fastholdes, da Kanalens Trafikering ikke vil blive farligere end f. Ex. Indseilingen til Hamburg, for hvilken Havn der gjælder samme Præmier som for Liverpool.

Til Fordel for Manchester turde det kunne anføres, at adskillige kontinentale Havne siges at have aabnet eller at være paa Vei til at aabne regelmæssig direkte Dampskibsforbindelse med Manchester. Imidlertid er det ikke usandsynligt, at en større Del af de Varer, som kommer til at fragtes med disse Dampskibe, er saadanne, som tidligere kom til Manchester via Newcastle, Grimsby, Hull og Goole.

Den Import, som for nærværende udgjør Liverpools Specialitet, omfattende Varer fra Amerika, Afrika og endnu fjernere Lande, hidbragte i store Damp- eller Seilskibe, vil Manchester neppe i nogen større Udstrækning kunne tilegne sig.

Forøvrigt har Liverpool sin overordentlige Prestige at bygge paa. Der er to Omstændigheder, som i Forening hovedsagelig har grundlagt og opretholder denne: Byens gunstige Beliggenhed ved Munden af den for de største Fartøier forholdsvis let tilgængelige Flod Mersey, og dens umiddelbare Nærhed til Englands stærkest konsumerende og producerende Fabrikdistrikter.

Værdien af Liverpools Import og Export udgjør med et rundt Tal en Tredjedel af hele Englands — med Wales —, og Havnen har under mange Decennier indtaget denne fremtrædende Plads. Under denne Magtperiode paa Trafikkens Omraade er her opstaaet en Bomuldsbørs, som har saagodt som Monopol for England, og som øver en betydelig Indflydelse paa kontinentale Lande; en Kornbørs, som maaler sig med Londons; en Samling af Rederier, som eier næsten Halvparten af Englands Handelsflaade, samt en Mængde andre Grupper af de vigtigste Importører af Raastofte og Fødemidler, ved Siden af andre Fornødenheder for Fabrikdistrikterne; og Liverpools Dokker og Varemagasiner turde ikke eie sin Lige. Det er vistnok sandt, at Manchester er Midtpunktet og til en vis Grad Arnestedel for den enorme Industri, som med Hensyn til Værdi leverer den største Del af Liverpools Export, ligesom at Sorteringen af Fabrik-

produkter for Export i stor Udstrækning foregaar i Manchester; men det er vist yderst sjelden, at et Fartøi afgaar herfra eller vil komme til at afgaa fra Manchester lastet udelukkende med Manchestergarn, vævede Stoffe eller Maskiner. En stor Fartøisladning er som oftest sammensat af de mest forskellige Elementer, af hvilke en stor Del kommer fra ganske andre Steder end Manchester eller dets Omegn. Den endelige Sortering og Sammensætning af Lasten foretages af Afskiberne i Liverpool, hvilke her gaar frem efter lang Erfaring og endnu længere Tradition. Liverpools Redere, Kjøbmænd og Mæglere har hver især den største Fordel af, at alle andre herværende Grupper af Forretningsmænd er saa stærke og samlede, som Tilfældet er, og af at en saa stærk Trafik her er koncentreret. Det skulde kunne tænkes, at alle herværende Grupper af Forretningsmænd med Fordel kunde flytte over til den nye Indlandshavn; men det maa i saa Hensende tages i Betragtning, at de mange tusinde Medlemmer af alle Grupper har sine Hjem her, og at det er langt sundere og behageligere at bo her end i Manchester. Det er ikke sandsynligt, at de stærkere Firmaer nogensinde skulle ville flytte did eller gjøre mere end i det Høieste aabne et Afdelingskontor dersteds. Og før Manchester eier en Stamme af Repræsentanter for de forskellige Import- og Exportgrene, ligesaa stærk som Liverpools, turde den egentlige Væddestrid mellem de to Byer ikke begynde.

Norske og selv svenske Redere har forholdsvis ringe Interesse i denne Væddestrid. Det er visselig ikke utænkeligt, at Vanskeligheden ved Seilskibes Trafik paa Kanalen vil lede til en større Anvendelse af Dampskibe i Fragtfarten med de for Seilskibene vigtigste Artikler; men selv om en Forandring i denne Retning kan imødesees, vil den antagelig komme til at indtræde saa gradvis, at vore Rederier faar god Tid til at sætte Dampskibe i Seilskibenes Plads, saa langt det bliver nødvendigt. Den stadige Forøgelse af Norges Dampskibstrafik paa Liverpool synes at tyde paa, at ialfald de norske Rederier er denne Opgave fuldt voxne.

Af det sidst offentliggjorte Aarscirkulære for Trælasthandelen fremgaar, at Importen af Mahogny næsten er fordoblet, idet der under de sidste 4 Aar er begyndt en Tilførsel fra Afrikas Vestkyst, som for nærværende er ligesaa stor som den hele Mahognyimport til denne Havn fra samtlige øvrige Produktionssteder. Afrikansk Mahogny kommer hid udelukkende i Dampskibe.

Milford.

Fiskeindustrien udvikler sig fremdeles tilfredsstillende i denne Havn, og Isimporten fra Norge viser ikke nogen Nedgang; uagtet Forsøg er gjort paa at danne Selskab for Tilvirkning af kunstig Is, uden at dog noget saadant Selskab endnu er kommet istand.

Porsmouth.

Uagtet Vareombyttet med Norge og Sverige i visse Henseender har været saa blomstrende som under det nærmest foregaaende Aar, har det dog i det Hele været omtrent det vanlige, og om end Fragterne var lave,

er alligevel den største Del af Handelsomsætningen skeet gennem norske Fartøier.

Importen af Trælast og Ved er steget; af sidstnævnte Vare var den større end under de nærmest foregaaende Aar. Den almindelige Stagnation i alle Forretninger, i Forening med et herværende Byggeselskabs Stansning, har havt til Følge, at Byggevirksomheden ikke har naaet sit sædvanlige Omfang; nogle faa større Bygninger er imidlertid blevne opførte.

Ogsaa Skibsbyggeriet har ligget nede, da Seilfartøier nu fortrænges af Dampskibe, som hovedsagelig bygges i Nordengland og Skotland. Kun nogle faa Lystjagter, af liden Drægtighed, bestemte for Kapseilads, er her blevne udførte.

Indførselen af Havre har ikke været saa betydelig som under 1892; kun én Ladning ankom fra Sverige, hvorimod større Import fandt Sted fra Finland og Irland, hvilken betingede meget moderate Priser som Følge af et, især under Aarets sidste Halvdel, flaut Marked.

Kornhøsten var ugunstigere og Afkastningen mindre end under noget Aar helt siden 1879. Høhøsten slog ligeledes feil, hvad der nødvendigjorde Indførsel af dette Foder. Høi Pris paa Halm medførte ligeledes Import af Torvstrøelse, navnlig fra Holland. Poteteshøsten var derimod en af de bedste og friskeste, som nogensinde er erholdt. Margarin vandt betydelig forøget Efterspørgsel paa Grund af, at Tørken havde drevet op Smørpriserne.

Undtagen for Faar, har Kvægavlen været alt andet end heldig for Kreaturerne, som ved høi Pris paa Foder og knappe Beter nødsagedes til at realisere Dyrene, inden de var slagtefærdige, hvorved de betaltes lavt.

Fisket var over middels; Makrel og Sild erholdtes i stor Mængde og fandt god Afsætning. Norsk Sild, hidbragt fra London pr. Jernbane, betaltes godt, ligesaa svensk Sild fra Gøteborg, hvilken ankom via Grimsby, pakket i Is.

C. Juhlin-Dannfelt.

Indhold: **London.**

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 12.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1894

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

Havre.

Aarsberetning modtaget 25 Mai 1894.

Skibsfarten 1893.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Brutto- fragt. francs
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.				
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
I. Ankomne.											
Fra Norge til Ho- vedstationen .	6	2 249	21	10 432	-	-	-	-	27	12 681	118 519
- Norge til Vice- konsulstatio- nerne	121	33 939	89	40 770	-	-	1	323	211	75 032	923 296
- andre Lande til Hovedstationen	100	43 856	29	16 831	1	78	4	2 734	134	63 499	1 921 700
- andre Lande til Vicekonsulsta- tioner	134	81 002	261	135 714	6	3 763	8	4 203	409	224 682	4 241 323
Ialt	361	161 046	400	203 747	7	3 841	13	7 260	781	375 894	7 204 838
II. Afgaaede.											
Til Norge fra Ho- vedstationen .	-	-	20	10 068	37	14 450	2	1 568	59	26 086	64 852
- Norge fra Vice- konsulstatio- nerne	7	2 479	32	15 067	109	38 210	41	15 107	189	70 863	97 090
- andre Lande fra Hovedstationen	2	1 184	10	6 072	65	29 298	22	12 289	99	48 843	52 300
- andre Lande fra Vicekonsulsta- tioner	21	13 145	132	64 906	102	58 662	178	94 064	433	230 777	529 458
Ialt	30	16 803	194	96 113	313	140 620	243	123 028	780	376 569	743 700

Desuden ankom i 1893 til Distriktet 323 svenske Fartøier dr. 177 161
T., hvoraf 250 Dampskibe af 151 996 T. Drægtighed.

Opgave over det samlede Beløb af de ved Generalkonsulatet i Havre i Aaret 1893 oppebaarne Afgifter:

Erlagte Konsulatafgifter.				Expeditionsgebyrer.		
Ved Hovedstationen.	Ved Vicekonsulstationerne.		Ialt tilfaldt Konsulen eller Konsulskassen.		Ved Hovedstationen	Ved det lønnede Vicekonsulat i Bordeaux.
	Ialt erlagt.	Heraf tilfalder Konsulen eller Konsulskassen.				
					Fres. c.	Fres. c.
Af svenske Fartøier Francs:						
2 479.95	11567.60	6491.35	8971.30			
Af norske Fartøier Francs:				For svenske Exp.	230 90	100.50
5 900.85	23552.20	13600.15	19501.00	- norske -	794.30	283.40
				- fælles -	18.00	88.50
Fr. 8 380.80	35 119.80	20091.50	28472.30		1 043.20	472.40

Nedenstaaende Zifre udvise Omfanget af de forenede Rigers Søfart paa Distriktet i Sammenligning med det foregaaende Aar (ankommende lastede og ballastede Fartøier).

	1893	1892	Gjennemsnitlig pr. Perioden 1887—1891.
	Tons	Tons	Tons
Norske Fartøier	375 894	352 246	394 575
Svenske Do.	177 161	170 451	207 474
Tilsammen	553 055	522 697	602 049
af hvilke Seilskibe:			
Norske	164 887	127 266	220 757
Svenske	25 165	16 912	37 289
Tilsammen	190 052	144 178	258 046
og Dampskibe:			
Norske	211 007	224 980	173 818
Svenske	151 996	153 539	170 185
Tilsammen	363 003	378 519	344 003

Som det vil fremgaa af disse Opgaver, har saavel den norske som den svenske Søfart paa Distriktet i Løbet af 1893 voxet i Betydning i Forhold til det nærmest foregaaende Aar, ihvorvel det ikke er lykket at opnaa Middeltallet i den sidstforløbne Femaarsperiode. Denne Fremgang kommer imidlertid eiendommeligt nok kun Seiltonnagen tilgode, medens Damp-tonnagen er gaaet tilbage.

Fordeelingen af den norske Søfart paa Distriktets vigtigere Havne, fremgaar af følgende Tabel:

	1893 Tons	1892 Tons	Gjennemsnitlig under Perioden 1887—1891. Tons
Norske Skibe:			
Havre	76 180	67 235	84 157
Bordeaux	52 822	58 060	59 547
Calais	31 587	26 560	20 694
Dieppe	21 459	16 542	24 576
Dunkerque	39 029	37 584	32 689
Honfleur	10 674	9 375	12 739
Rouen	73 761	75 494	80 512

Heraf sees, at vor Søfart i det Hele i blot én af Distriktets Havne er gaaet fremad i Fjor, nemlig i Dunkerque, hvilken Plads saavel for norske som for svenske Fartøiers Vedkommende i 1893 udviser det høieste Ziffer for hele den omhandlede Periode. I Mod sætning hertil har baade den norske og den svenske Skibsfart afgjort gaaet tilbage i Bordeaux. Hvad Calais angaar, har den norske Fart paa denne Havn stadig tiltaget, medens den svenske synes at have tabt Terrain, ligesom den svenske Tonnage i Rouen i Fjor i nogen Mon har gjenvundet, hvad den har tabt, hvorimod den norske er i et vist Aftagende. I Dieppe er den norske Skibsfart i det sidstforløbne Aar gaaet frem; den svenske har derimod lidt et betydeligt Tab, medens i Honfleur begge Rigers Søfart udviser Fremgang, ihvorvel den norske ikke har opnaaet sin fordums Betydning. Endelig har Hovedstationen i 1893 været noget mere besøgt af de forenede Rigers Fartøier end Tilfældet var i det nærmest foregaaende Aar; der raader dog en anselig Forskjel i Sammenligning med den forudgaaende Femaarsperiode.

Hvad nu betræffer Arten af den Trafik, som under de forenede Rigers Flag har fundet Sted paa nævnte Havne, maa først og fremst nævnes, at regelmæssige Dampskibslinier gaa i Fart mellem saavel Christiania som Stockholm og Gøteborg paa den ene Side og Havre, Rouen, Bordeaux og La Rochelle paa den anden. Disse Linier, som ogsaa befordre Passagerer, have imidlertid betydelig Konkurrence at bekjæmpe ikke alene indbyrdes men ogsaa med fremmede, særlig danske og finske Selskaber, en Konkurrence, som undertiden kan være vanskelig nok, da især de svenske Fartøier for en stor Del ere gamle og mindre tidsmæssige. Forøvrigt maa bemærkes, at Bordeaux og Rouen i Regelen besøges af norske og svenske Dampskibe, som ere leiede for bestemt Tid til Transport af Vin, især fra Spanien, men denne Fart er i de senere Aar gaaet tilbage, dels paa Grund af Toldforholdene, dels ogsaa som en Følge af Vinhøstens Udfald i Frankrige. Rouen er forøvrigt den Havn i Frankrige, til hvilken fortrinsvis indføres Varer, som skulle forbruges i det Indre af Landet, som f. Ex. Kornvarer og Træmasse. Der meddeles endvidere, at der til Calais og delvis ogsaa til Dunkerque indføres i den senere Tid temmelig betydelige Kvanta Mine-tømmer fra nordiske Havne, i hvilken Fart vore Fartøier ogsaa finde Anvendelse; hertil kommer, at Dunkerque i stedse stigende Udstrækning drager til sig Skibe i Langfart. Den ovenfor omhandlede delvise Forøgelse af vor Søfart paa Honfleur har derimod, efter hvad der oplyses, været af mere tilfældig Art, idet Importen dertil, af blandt andet, Trælaster paaskyndet

af den Grund, at der i Havnen i Aar skulle foretages flere Arbeider, som ville komme til i væsentlig Grad at vanskeliggjøre Trafiken i den Tid, de paagaa.

Desuden kan nævnes, at Dunkerque, som det synes, i stigende Grad for hvert Aar besøges af større Skibe i Transatlantisk Fart, ligesom ogsaa en Del af den Tonnage, som før hørte til Havre, nu gaar til Dunkerque, ihvorvel Havre endnu er den største Havn i Distriktet for Oceanfartens Vedkommende.

Hvad angaar de forenede Rigers Søfartsforbindelser med de øvrige af Distriktets Havne, i hvilke Konsulatsfunktionærer findes ansatte, har man i Fjor Intet hørt, som skulde tyde paa, at disse Forbindelser nu ere mere betydelige end før eller egnede til videre Udvikling.

De forenede Rigers Søfart paa Frankrige under Fjoraaret sammenlignet med tidligere Aar udvises af nedenstaaende Tabel, der omfatter ankommende lastede og ballastede Seil- og Dampskibe:

		1893 Tons.	1892 Tons.	Gjennemsnitlig for hvert Aar i Perioden 1887—91 Tons.
Norske	Skibe	510 654	522 369	643 890
Svenske	—	222 143	226 583	255 184
Tilsammen		732 797	748 952	899 074

Det vil saaledes desværre sees, at baade den norske og den svenske Søfart paa Frankrige i Fjor har været i Aftagende.

Angaaende den Plads, som de norske og svenske Flag indtage i Frankrige sammenlignet med de øvrige fremmede Nationers, foreligge endnu ikke detaljerede Oplysninger for 1893. Man kan imidlertid efter den franske officielle Toldstatistik anføre nedenstaaende Tal, som udvise Drægtigheden af de fornemste søfarende Nationers Fartøier, som i 1892 og i Femaarsperioden 1887—1891 ankom med Last til fransk Havn (heri ikke indbefattet Skibe, som ankom fra andre Havne i Frankrige):

		1892 Tons.	Gjennemsnit for Aar i 1887—1891. Tons.
Norske	Skibe	455 839	573 150
Svenske	—	173 819	206 297
Danske	—	151 953	132 757
Russiske	—	70 404	113 030
Tydske	—	630 784	618 183
Engelske	—	5 821 254	5 786 378
Hollandske	—	415 260	313 184
Spanske	—	404 247	546 091
Østerrikske	—	114 858	115 530
Italienske	—	330 855	364 647
Græske	—	119 981	123 940
Amerikanske	—	38 293	37 885

Af disse Zifre vil fremgaa, at den norske og den svenske Skibsfart paa Frankrige visselig er gaaet tilbage i Betydning i 1892 sammenlignet med Forholdet i den forudgaaende Femaarsperiode, men alligevel har intet af de to Flag tabt sin Plads i Sammenligning med de andre Nationers, idet

Norge fremdeles indtager den tredje og Sverige den syvende Plads. Imidlertid fortjener det at bemærkes, at, medens, som allerede omhandlet, vore Flag ere gaaede tilbage i Frankriges Havne, vise andre fremmede Nationer fremdeles Tendens til at vinde Terræn; blandt disse kunne nævnes den engelske, tyske, hollandske og danske, ihvorvel denne sidste hovedsagelig er beskæftiget paa samme Maade som den norske og den svenske.

De Fragtsatser, som i Fjor ere blevne noterede for norske og svenske Skibe, kunne i Henhold til vedkommende Skipperes Opgaver, sammenfattes i nedenstaaende Oversigt:

Fra Norge til Havne ved Kanalen: Seilskibe: frcs. 21—23 fra Drammen til Boulogne, frcs. 22 fra Arendal til Do., frcs. 22 fra Christiania til Do., frcs. 24 fra Skien til Do., frcs. 24½ fra Fredrikstad til Do., frcs. 21—31 fra Skien til Calais, frcs. 23 fra Kragerø til Do., frcs. 24 fra Arendal til Do., frcs. 25 fra Christiansand til Do., frcs. 26½ fra Christiania til Do., frcs. 24 fra Arendal til Dunkerque, frcs. 24—25 fra Tvedestrand til Do., frcs. 28 fra Porsgrund til Do., frcs. 22—32 fra Kragerø til Gravelines, frcs. 25 fra Porsgrund til Do., frcs. 33 fra Fredrikstad til Tréport, frcs. 25 fra Fredrikstad til Trouville, frcs. 25 fra Skien til Do., frcs. 26 fra Fredrikshald til Do., frcs. 27 fra Arendal til Do.

Dampskibe: frcs. 21 fra Arendal til Calais, frcs. 22 fra Skien til Do., frcs. 27 fra Christiansand til Dunkerque, frcs. 28 fra Christiania til Honfleur. Alt for Trælast pr. St. Petersburger Standard.

Fra Sverige til Havne ved Kanalen: Seilskibe: frcs. 33—37 fra Hernø-sand til Boulogne, frcs. 35 fra Sundswall til Do., frcs. 38 fra Skellefteå til Do., frcs. 26 fra Falkenberg til Calais, frcs. 30 fra Stockholm til Do., frcs. 34 fra Hudiksvall til Do., frcs. 35 fra Luleå til Do., frcs. 35—36 fra Sundsvall til Do., frcs. 37 fra Ljusne til Do., frcs. 38 fra Umeå til Do., frcs. 41 fra Skellefteå til Do., frcs. 36—31 fra Skutskär til Dunkerque, frcs. 35 fra Sundswall til Do., frcs. 40 fra Luleå til Havre, frcs. 37 fra Sundsvall til Honfleur, frcs. 38 fra Gefle til Do.

Dampskibe: frcs. 34—32 fra Hernø-sand til Boulogne, frcs. 33 fra Stockholm til Do., frcs. 34—35 fra Damsjø til Do., frcs. 38—39 fra Hudiksvall til Do., frcs. 42 fra Sundswall til Do., frcs. 43 fra Norrkøping til Do., frcs. 45 fra Gefle til Do., frcs. 30 fra Skutskär til Dunkerque, frcs. 33 fra Norrkøping til Do., frcs. 28 fra Sundswall til Honfleur, frcs. 31½—37 fra Gefle til Do., frcs. 33½ fra Sundswall til Do., frcs. 33½—39 fra Hernø-sand til Do., frcs. 37 fra Skutskär til Do. Alt for Trælast pr. St. Petersburgs Standard.

Is pr. Ton: Seilskibe: frcs. 8½—12 fra Norge til Kanalhavn.

Træfragter, fra andre Lande end de forenede Riger, pr. St. Petersburgs Std.

Seilskibe: frcs. 50 fra Åbo til Tréport, frcs. 32½ fra Helsingfors til Calais, frcs. 33 fra Narva til Do., frcs. 35 fra Kotka til Dunkerque, frcs. 35 fra Helsingfors til Do.

Dampskibe: frcs. 32 fra Wiborg til Calais, frcs. 36 fra Kotka til Do., frcs. 36 fra Cronstadt til Honfleur, frcs. 43 fra Bjørneborg til Do.

Farvetræ pr. Ton. Seilskibe: 23 sh. 9 d—26 sh. 3 d fra Belize til Havre, 25 sh. fra Savannah til Do., 26—28 sh. fra Port Maria til Do., 26—29 sh. 6 d fra Milk River til Do., 27 sh. fra Green Island til Do., 27—29 sh. fra Old Harbour til Do., 27 sh. 6 d—28 sh. fra Kingston til Do., 29 sh. 9 d—32 sh. fra Campêche til Do., 31 sh. 3 d 33 sh. 6 d fra Laguna til Do., 33 sh. 6 d—35 sh. fra Monte Christy til Do., 35—40

sh. fra Punta Arenas til Do., 37 sh. 6 d—39 sh. 6 d fra Fort Liberté til Do., 41 sh. 6 d fra Aquin til Do., 25 sh. fra Belize til Dunkerque.

Mahogany pr. Ton: Seilskibe: 41 sh. 3 d fra Laguna til Havre, 46 sh. fra Puerto Plata til Do.

Pitchpine pr. Ptb. Std.; £ 4 10 sh. fra Pensacola til Havre, £ 5 fra Apalachicola til Do., £ 4 8 sh. 6 d fra Pensacola til Dunkerque.

Hvede pr. Ton: 17—25 sh. fra Buenos Aires til Havre, 15 sh. 6 d à 17 sh. 6 d fra Do. til Dunkerque, 17 sh. 6 d fra La Plata til Do., 15 sh. 6 d fra Bahia Blanca til Calais, 16 sh. 10 d à 18 sh. fra Rosario til Do.

Petroleum pr. 40 Gallons: 1 sh. 7½ d fra Philadelphia til Havre, 2 sh. à 2 sh. 6 fra Do. til Dunkerque, 2 sh. 4½ d fra New York til Do.

Saltede Huder pr. Ton: 30 sh. fra Rio Grande do Sul til Havre, 35 sh. fra Buenos Aires til Do., 35 sh. fra Rio de Janeiro til Do., 35 sh. fra Paysandu til Do.

Saavidt man af denne Oversigt kan slutte, indtraadte der i Fjor ingen Forbedring i Fragtnoteringerne, og ikke faa Rederier turde derfor have været nødsagede til at lade sine Skibe seile uden Gevinst. I Aar synes der imidlertid at være indtraadt en vis Stigning, idet nemlig Træfragterne ere gaaede op med en to à tre Francs og, efter hvad der meddeles, vise Tegn til yderligere Hausse. Dette glædelige Forhold kan imidlertid bero paa en Tilfældighed, da der ikke synes at være indtruffet nogen mere indgribende Forandring med Hensyn til de Faktorer, som pleie at bestemme Markedets Stilling, hvorfor man maaske handler bedst i ikke at gjøre nogen altfor sikker Regning paa, at de høiere Fragter skulde holde sig eller Noteringerne yderligere stige.

Hvad de Udfragter angaar, som kunne erholdes i franske Havne, ere disse fremdeles sjeldne for andre Skibe end de, som gaa i regelmæssig Route. Af og til bydes dog, særlig i Havre, Stykgodsfragter for transatlantiske Havne, og i disse er i Fjor adskillige af vore Skibe blevne delagtige. Ligeledes forekommer der, ihvorvel sjeldnere, Skibninger herifra af Farvetræ, Oliekager og Melvarer til nordiske Havne, ligesom der ogsaa undertiden til samme Pladse afsendes Kalk- og Gipssten fra Rouen m. v. I Bordeaux har der desuden, som sædvanlig, været Anledning til at erholde Pitpropsfragter til England, hvortil kommer, at ikke faa af vore Dampskibe, som allerede anført, have fundet Beskjæftigelse i Maanedsbefragtning fra begge de sidstnævnte Havne for Transport af Vin, i hvilken Fart gjennemsnitlig betales frcs. 14.50 pr. Ton.

I denne Forbindelse turde omtales, at man i de senere Aar, efter hvad de forenede Rigers Vicekonsul dersteds har oplyst, i Calais har anstrængt sig for at de norske og svenske Skibe, som besøge Havnen for at losse, kunne erholde Retourfragter. I denne Henseende har man forsøgt med Salt og endel andre Varer, blandt hvilke man synes at knytte de største Forhaabninger til Stenkul, da dette Produkt skal være særlig vel egnet til at transporteres af vore Trælastfartøier. Det er ogsaa oplyst, at flere af vore Rederier siden sidstledne Oktober Maaned have indkjøbt hele Skibslaster Kul, ligetil 2 000 Tons paa én Kjø, hvilke derpaa ere solgte til Norge og Sverige. Kullene, som produceres i Gruberne i de franske Departementer Pas-de-Calais og Nord, egne sig derhos godt til Maskinbrug for Dampskibe, ligesom ogsaa Havnens Beliggenhed er i høieste Grad heldig for Dampbaade, som tiltrænge at forstærke sit Kulforraad.

Med Hensyn til Fragtforholdene i Calais maa her erindres, hvorledes det i Fjor lykkedes at faa afskaffet de i denne Havn tidligere raadende Sædvaner, ifølge hvilke den udlossede Trælast ved Skipperens Foranstaltning skulde opstables paa Kaien, ligesom Føreren ogsaa maatte bære Halvparten af de dermed forbundne Omkostninger. Istedetfor denne Coutume er man nu kommen overens om, at følgende Regler skulde komme til Anvendelse ved Losning af Trælast i Havnen:

1) Naar Fartøi ankommer til Calais med Trælast, som skal losses iland, har Fartøiets Besætning kun at levere Lasten stykkevis paa neden angivne Maade.

a. Hvis Losning foregaar gennem Port, skal Lasten fuldstændig føres ud fra Fartøiets Rum, saaledes at den med hele sin Længde hviler paa Kaien, hvorefter Lastemodtagerens Folk skulle skaffe den væk, eftersom den stykkevis leveres fra Fartøiet.

b. Sker Losning over Rækken, paaligger det Fartøiets Besætning kun at bringe Lasten iland paa saadan Maade, at den med sin ene Ende berører Kaien og med den anden hviler paa Skibets Række, fra hvilken den skal afhentes af Lastemodtagerens Folk.

2). Skal Lasten losses i større Pramme (Kanallægtre) fordres det, at Skibets Mandskab skal levere Ladningen stykkevis ombord i Lægterne, som blive at stue af Modtagerens Folk.

3). Sker derimod Losning i mindre Pramme (som undertiden er nødvendigt paa Grund af manglende Plads) og disse Farkoster kunne lægges ligetil Porten, gennem hvilken Losningen foregaar, uden at det bliver nødvendigt at sætte op nogen Stilling mellem Prammen og Fartøiet, har Skipperen kun at levere Lasten i Prammen uden Stuning og uden at tage Hensyn til Lastens Længde og andre Dimensioner. Det paaligger da Modtageren at sende en Person for at besørge Stuningen i Prammen og skaffe denne bort fra Skibssiden, saa snart som den er fuldstøstet. Men skal Stilling anbringes mellem Skibet og Prammen, maa Skipperen holde nødvendigt Mandskab paa Stillingen.

4). Udgjøres Lasten af Bjælker, skal Losning foregaa saaledes, at Bjælkerne stykkevis føres helt ud fra Fartøiets Rum, hvorefter de modtages af Kjøbmandens Folk.

Efter en i Frankrige gjængs Retspraxis skal Søforklaring, som af fremmede Skippere her i Landet afgives for deres Nations Konsul, have samme Virkning som om Akten var foretagen af vedkommende franske Myndighed. Denne Praxis, som skriver sig fra, at Franskmandene fordre samme Begunstigelse for sine egne Sømænd i Udlandet, har forlængst vundet Bekræftelse af saavel Administration som Domstole. Ikke destomindre hænder det undertiden, at franske Interesserede drage Gyldigheden af en saadan Fremgangsmaade i Tvivl, og at Sagen saaledes maa afgjøres ad retslig Vei. En Tvist af denne Beskaffenhed er for ikke længe siden bleven afgjort af Handelsdomstolen i Nantes, i hvilket Tilfælde følgende blev af Retten fastslaaet:

1) at fremmede Skippere ikke ere forpligtede til at underkaste sig den franske Lovs Forskrifter angaaende Søforklaring; samt

2) at følgelig en af en saadan Skipper for sit Lands Konsul aflagt Søforklaring kan paaberaabes for fransk Domstol mod fransk Undersaat med samme Virkning, som om Akten var bleven udført af vedkommende franske Myndighed.

Det bør her fremholdes, at denne Ret til for sit Lands Konsul at lade optage Søforklaring i Frankrige, har speciel Betydning for den fremmede Skipper, hvis Fartøj toldklareres uden Bistand af Skibsmægler, da Skipperen ogsaa i Tilfælde af Havari kan undgaa at benytte Mægler som Tolk for Besætningen, naar denne skal afgive Søforklaring, hvilket i Praxis vil sige det samme som fuldstændig at spare Mæglerudgifter, idet der er falden Dom for, at Skibsmægler, som anvendes i Egenskab af Tolk for Skibsmandskab, der afhøres ved Søforklaring for fransk Myndighed, herfor er berettiget til at beregne fuld Kourtage efter gjældende Taxt, selv om Fartøjets Toldklarering forøvrigt er foregaaet helt og holdent uden Mæglerens Mellemkomst.

Den Fragtfortjeneste, som vore Fartøier have oppebaaret ved Fart paa Distriktets Havne, udgjorde i Fjor, sammenlignet med de foregaaende Aars Resultater: (i francs)

		1893.	1892.	Gjennemsnitlig pr. Aar i Perioden 1887—1891.
Norske	Skibe	7 948 538	8 265 050	9 815 528
Svenske	—	3 109 990	3 052 765	4 498 340
Tilsammen		11 058 528	11 327 815	14 313 868

De indseilede Fragtbeløb modsvare nogenlunde den Vexling, som, efter hvad der allerede er paavist, vor Søfart paa Frankrige har undergaaet i de oven angivne Aar; dog er Tabet her forholdsvis større paa Grund af Fragtsatsernes Nedgang. Det fremgaar nemlig af de anførte Zifre, at medens den norske Søfart i 1893 sammenlignet med det gennemsnitlige Forhold i Femaarsperioden 1887—1891 gik tilbage med 4.6 % og den svenske med 14.6 %, indtraadte der samtidig et Tab af Fragtfortjeneste, som for de norske Skibe udgjorde 19 % og for de svenske 30.8 %.

Den samlede Søfart paa Frankrige fremgaar, hvad lastede Skibe betræffer, af nedenstaaende Oversigt, der, for de to sidstforløbne Aar, er hentet fra den officielle franske Statistik:

		1893. Tons.	1892. Tons.
Franske	Skibe	3 961 910	4 323 588
Fremmede	—	9 225 484	8 837 473
Tilsammen		13 187 394	13 161 061

Søfarten paa Frankrige har saaledes i Fjor voxet med 26 333 Tons, men denne Tilvæxt kommer udelukkende paa de fremmede Fartøier, idet nemlig det franske Flag i samme Aar er gaaet tilbage.

Det kan ikke undlade at vække Forundring, at man, trods al den Opmuntring, som er bleven det franske Skibsbyggeri og Søfart tildel, ikke har kunnet fremkalde et gunstigere Resultat. Aarsagerne til dette Forhold ere imidlertid af mangfoldig Art. Først maa saaledes ikke den Omstændighed oversees, at, da efter den ældre Lov af 1881 om „la marine marchande“ Søfartspræmierne med en Gang skulde ophøre efter ti Aars Forløb, kunde der, som en Følge af denne Bestemmelse, ikke udvikles nogen meget livlig Virksomhed inden den franske Søfartsnæring i de sidste Aar, i hvilke Loven var i Kraft, idet man var i Uvished, om man agtede at fortsætte med

Præmiesystemet. Videre maa bemærkes, at da Lov af 30 Januar 1893 endelig fastslog Fortsættelsen af Premiesystemet, indførtes den væsentlige Forandring, at Præmie ikke skulde tilstaaes fra Udlandet indkjøbt Fartøj, medens man før havde udbetalt saadanne Skibe $\frac{1}{2}$ Præmie. Herved skabes, som det vil sees, Monopol for de franske Skibsbyggerier, og Følgen heraf blev igjen den, at disse i den Grad have forhøiet sine Priser, at det nu næsten ikke længere er muligt at gjøre Bestillinger hos dem, saa meget mindre, som de større Værksteder endnu i nogen Tid ville være beskæftigede for Statens Regning, og derfor ikke er nødte til at erhverve andre Kunder. Det fortælles saaledes, til Belysning af dette Forhold, at en fransk Reder foreslog en af Landets større Værftseiere at bygge sig et Seilskib af Jern for samme Pris som et lignende Fartøj vilde koste i England med Tillæg af Halvdelen af de Præmiebeløb, som Fartøjet under sin Fartstid kunde komme til at indseile; men Værftseieren fandt disse Vilkaar uantagelige, skjønt han paa sin Side ogsaa vilde have havt Ret til for Bygningen af Skibet at oppebære høie Statspræmier.

Stillingen er derfor for Nærværende saadan, at franske Kapitalister ikke ønske at lægge Penge i Søfartsforetagender, dels fordi det bliver altfor dyrt at bygge Skibe i Frankrige, dels ogsaa af den Grund, at fra Udlandet indkjøbte Fartøier vilde komme til at staa i et altfor ugunstigt Forhold til andre Skibe under fransk Flag. Efter hvad der oplyses har ogsaa den franske Skibsbyggervirksomhed i Fjor hovedsagelig indskrænket sig til Konstruktion af Fartøier bestemte til Kystfart og Fiske.

Handelskammeret i Havre, som har ofret denne Sag sin Opmærksomhed, har imidlertid antaget, at Aarsagerne til den nuværende Stilstand i de maritime Foretagender i Landet, vare at søge paa den ene Side i Skibsbyggeriernes mangelfulde Materiel og paa den anden Side i de vanskelige Forhold, under hvilke Rederivirksomheden for Øieblikket ubestridelig arbejder overalt, og som endogsaa have medført, at talrige Skibe ligge oplagte istedetfor at holdes i Fart. Handelskammeret i Dunkerque er derimod kommen til det Resultat, at Præmiesystemet ikke i og for sig er tilstrækkeligt til at opbølge den franske Søfart, men at der ved Siden heraf kræves Oprettelsen af en Søfartsbank (comptoir maritime), som skulde yde franske Redere Laan mod Pant i deres Fartøier samt diskontere Præmiebeløbene. Efter Andres Mening vilde det dog være et endnu kraftigere Middel, om man igjen indførte den gamle Søfartslovs Bestemmelse, som ogsaa indrømmede fra Udlandet indkjøbte Fartøier Ret til Præmier, selv om disse blot bleve erlagte med det halve Beløb. Herved vilde nemlig ogsaa Redernes Interesser blive seede tilgode, medens Skibsbyggerindustrien nu i overveiende Grad begunstiges.

Hvad som forøvrigt synes værdt Opmærksomhed er, at man endnu ikke kan se nogen Virkning af den nye Lovs Bestemmelse angaaende Søfartspræmiernes Udstrækning til den saakaldte internationale (europæiske) Kystfart. Det eneste nye Foretagende paa dette Omraade, som er kommet i Stand inden denne Del af Frankrige i Løbet af 1893, er en Linie mellem Dunkerque og russiske Østersøhavne, som dog kun for Halvdelen Vedkommende bliver underholdt af franske Dampskibe, og som derhos har den nye fransk-russiske Handelstraktat ligesaa meget at takke for sin Tilværelse som Præmiesystemet.

Som en Foranstaltning, der ligeledes skulde være særlig skikket til at opbølge den franske Kystfart har man anseet den Lovbestemmelse, ved hvilken Søfarten mellem Frankrige og Algier blev ligestillet med den inden-

rigske Kystfart (petit Cabotage), hvilket m. a. O. vil sige fra Deltagelse heri at udestænge alle fremmede Nationers Skibe, hvilken Forføining blev fuldstændig gennemført den 4 Oktober 1893. I ethvert Fald er herved adskillige Afbræk tilføjet, særlig vore Skibe, som før hyppig fandt Beskæftigelse i denne Fart.

Den franske Handelsflaades samlede Drægtighed androg ved forrige Aars Begyndelse til 905 606 Tons, af hvilke 407 044 Tons Seilskibe og 498 562 Tons Dampbaade. Af denne Tonnage anvendtes 425 495 Tons i Fart paa længere Farvand (long cours), medens 194 179 Tons komme paa den europæiske Kystfart og 43 472 Tons paa Havfisket.

I Sammenligning med Stillingen i 1892 udvise disse Zifre en Nedgang af 42 473 Tons paa den hele franske Handelsmarine, idet ikke alene Landets Seilflaade er aftaget med 19 163 Tons, men ogsaa dets Dampskibsflaade er gaaet tilbage med 23 310 Tons.

Med Hensyn til det i foregaaende Aarsberetning omhandlede Lovgivningsarbejde angaaende Skibsstuing, kan nævnes, at der i Sagen, i Henhold til den tidligere givne Lov, under den 1 December 1893 er udfærdiget et Regjeringsdekret, som indeholder detaljerede Bestemmelser om den Maade, paa hvilken Last af forskellig Art skal anbringes ombord paa Fartøi, hvorved man venter at undgaa de Tvistigheder, som før vare yderst vanskelige at forebygge, da man i de forskellige Havne anvendte forskellige Stuingsmetoder. Heldigst vilde det imidlertid utvivlsomt være om man paa dette Felt kunde faa i Stand en international Overenskomst, idet, saavidt indsees, Søfarten alene paa denne Maade vilde kunne drage væsentlig Nytte af Stuningens Ordning ved Reglement.

En Oversigt over den Afsætning, som Produkter fra de forenede Riger i Fjor have fundet i Frankrige, synes at byde en særegen Interesse, af den Grund, at man heraf i nogen Mon kan bedømme den Indflydelse, som det i 1892 her i Landet indførte nye Toldregime har havt paa vore Handelsforbindelser med Frankrige. Støttet af foreliggende Opgaver turde man muligens allerede nu som en almindelig Sætning kunne fremføre den Opfatning, at vor Export til Frankrige af Raastoffe og halvforædlede Varer ikke har undergaaet nogen væsentlig Forandring ved det nye Toldsystem, medens derimod Omsætningen af visse Manufakturvarer afgjort er formindsket, et Forhold, som vel ikke vil undlade alt mere og mere at gjøre sig gjældende.

Blandt de Produkter, som indføres til Frankrige fra de forenede Riger, staar fremdeles almindelig Træl原因, naar Hensyn tages til den samlede Import, i første Linie, ihvorvel denne Artikel er af langt større Betydning for Sverige end for Norge. Som bekjendt, blev der af dem, som i Frankrige ivrede for et gennemført Protektionssystem ogsaa overfor de forskellige Arter Træl原因 gjort gjældende, at man ved en saadan Foranstaltning vilde befordre den franske Skovdrift, som vilde tage et nyt Opsving, naar Priserne under Indflydelse af de nye Toldsatser vare blevne saa høie, at det vilde blive tilstrækkelig lønnende at afvirke Landets egne Skove. Hvorvidt denne Spaadom er paa Veie til at gaa i Opfyldelse eller ikke, er muligens ikke saa let endnu med Bestemthed at afgjøre, men saa meget kan allerede nu siges, at, om det skulde være en nødvendig Betingelse herfor systematisk at tvinge den fremmede og da særlig den nordiske Træl原因 ud af det

franske Marked, — denne Betingelse ikke har synderlig Udsigt til nogen-
sinde at indtræde saa længe de nuværende Forhold existere. Det sidst
forløbne Aar har nemlig vist, at den franske Konsumption ikke kan und-
være de nordiske Træsorter, og at derfor de nye Toldsatser ikke have
udrettet andet end at fremkalde en tilfældig Forstyrrelse i Omsætningen,
noget som visselig har forvoldt ikke faa Ubehageligheder, men som inden
kort Tid atter har maattet vige Pladsen for de sædvanlige Forhold.

Det er saaledes ingttaget, at i den sidste Halvdel af sidstledue Aar
Efterspørgselen efter nordisk Trælast har været forholdsvis livlig paa det
franske Marked, efter at de ældre Oplag ere udsolgte, medens Forbruget i
det Indre af Landet vedvarende er godt. Dette Forhold har ogsaa fortsat
i Løbet af det allerede forløbne Kvartal af indeværende Aar, hvorfor de
franske Importører mene at kunne gjøre Regning paa fordelagtig Afsætning
ogsaa i den nærmest følgende Tid, og det ikke alene hvad de store Dimen-
sioner angaar, men ogsaa for de mindre Træslags Vedkommende.

Med Hensyn til Prisen paa vor Trælast kan bemærkes, som allerede
skeet i forrige Aarsberetning, at denne ikke har steget synderlig trods de
nye, i flere Tilfælde høie Toldsatser, og tillod man sig i Forbindelse hermed
at antyde de Omstændigheder, paa hvilke dette Forhold kunde være beroende.
I denne Henseende er der i Fjor ikke indtraadt nogen mere mærkbar
Forandring, idet man som gjældende Gjennemsnitspris kan anføre neden-
staaende Noteringer for saget Vare frit leveret paa Kai i Havre pr.
Petersburger Standard.

Gran: Planker: $\frac{3}{9}$ 1ma Kvalitet fr. 306.50, 2a fr. 290.50, 3a fr.
274.00, 4a fr. 258.00, 5a fr. 242.00.

Battens: $2\frac{1}{2}/7$ à $6\frac{1}{2}$ usorteret Kvalitet fr. 200, $2\frac{1}{2}/6$ fr. 193, Bord
usorteret Kvalitet fr. 250 à 280, Tynde Bord Do. fr. 205 à 215.

Furu. Planker: $\frac{3}{9}$ 1ma Kvalitet fr. 400 à 435, 2a fr. 335 à 365,
3a fr. 310 à 335, 4a fr. 280 à 305.

Battens: $2\frac{1}{2}/7$ à $6\frac{1}{2}$ usorteret Kvalitet fr. 225 à 240, Bord fr.
275 à 325, Tynde Bord fr. 215 à 235.

Det sagede Gran- og Furuvirke, som ankom til Frankrige i sin Helhed
i de to sidste Aar, udgjordes efter den franske Toldstatistik af neden nævnte
Kvantiteter, hvorved bør erindres, at der kun er taget Hensyn til den Last,
som er indført til Forbrug i Landet selv (commerce spécial) samt at Zifrene
for 1893 ere approximative.

Saget Træ af over 35 m/m Tykkelse:

	1893.	1892.
Fra Norge	32 975 Tons	40 549 Tons
- Sverige	319 269 —	208 525 —
- Belgien	892 —	6 552 —
- Rusland	156 092 —	103 035 —
- Tydskland	3 284 —	6 490 —
- Schweiz	1 128 —	10 600 —
- Andre Lande	28 228 —	41 468 —

Tilsammen 541 868 Tons 417 219 Tons

Saget Træ af 35 m/m Tykkelse og derunder;

	1893.	1892.
Fra Norge	7 865 Tons	3 579 Tons
- Sverige	167 689 —	112 909 —
- Belgien	1 022 —	4 993 —
- Rusland	90 617 —	37 436 —
- Tydskland	6 506 —	8 491 —
- Schweiz	4 097 —	8 099 —
- Andre Lande	45 919 —	25 261 —
Tilsammen	323 715 Tons	200 768 Tons

I 1893 er saaledes Indførselen af begge de to før omhandlede Arter Træløst forøget med over 120 000 Tons. Denne livlige Import skyldes, som det synes, væsentligst Sverige og Rusland, men er ogsaa, hvad Bord paa 35 m/m og derunder angaar, kommen Norge til Gode, hvorimod Indførselen fra Tydskland og Schweiz er aftagen for begge Dimensioners Vedkommende. Hvad særlig Norge angaar, er imidlertid den forøgede Indførsel til Frankrige derfra af sagede tynde Bord desværre opveiet ved Tilbagegangen af Importen af høvlede Gulvbord, af hvilken Artikel der før afsattes forholdsvis betydelige Mængder i Frankrige. Det maa forøvrigt bemærkes, at tynde Bord nu ogsaa ankomme med Dampskibe fra Nordamerika.

Angaaende Indførselen af hugget Gran- og Furutømmer foreligger endnu ikke specificerede Opgaver for 1893. Af denne Slags Last af 80 m/m Tykkelse (Jernbanesviller ikke iberegne) udgjorde Importen til Frankrige i sin Helhed i Fjor 116 067 Tons, ifølge et i den franske Toldstatistik angiven approximativ Ziffer, og man maa antage, at Fordelingen af denne Indførsel har været lidet forskjellig fra hvad Forholdet var i 1892, da denne Import stillede sig saaledes: (iberegnet saget Tømmer af lignende Dimensioner): fra Norge 9 714 Tons, Sverige 37 556, Rusland, Østersøen 8 999, do. Det Sorte Hav 1 737, Belgien 5 314, Østerrige 7 732, Amerika 21 084, Tydskland 21 200, Andre Lande 4 220, tilsammen 117 556 Tons.

Ogsaa med Hensyn til denne Import indtage De Forenede Riger, og da især Sverige, en fremskudt Plads, idet, som bekendt, de nordiske Furubjelker ere meget eftersøgte paa det franske Marked. Vore Varer møde imidlertid ogsaa paa dette Omraade Konkurrence, og da særlig med Pitchpine Tømmer, som med Hensyn til sine Dimensioner har visse Fortrin for det nordiske Virke, om det end ei, hvad Beskaffenheden angaar, fuldtud kan maales sig med vore Furubjelker. Pitchpinetømmeret har nemlig den samme Tykkelse i begge Ender, medens de nordiske Furubjelker sædvanlig ere af ulige Dimensioner i de to Ender, hvortil kommer, at Pitchpinen er kvistfri, hvilket gjælden er Tilfældet med det nordiske Furuvirke.

Det maa ogsaa erindres, at den høje Pris, som begjæres for det nordiske Furutømmer, bevirker, at de bedre Kvaliteter af Pitchpine stadig faar større Indpas i Frankrige, ligesom ogsaa Tømmer fra Britisk Columbia faar livligere Afsætning her i Landet, trods de høje Fragter og den langsomme Transport. Hvad nu sluttelig angaar det Tømmer, som produceres i Frankriges egne Skovtrakter, maa indrømmes, at dette er af fordelagtige Dimensioner og derfor ofte anvendes som Bygningstømmer, ihvorvel det ikke er saa tæt som vort nordiske Virke, hvorfor det er meget mere modtagelig for Raadenhed. Det paastaaes i ethvert Fald, at det franske Tømmer som en

Følge af Tolden paa det fremmede Virke er steget i Pris samt at det, idetmindste i Landets Skovegne, nu er Gjenstand for større Efterspørgsel end tidligere.

I Fjor ere, efter hvad der er oplyst, følgende Middelpriser blevne betalte for hugget Tømmer, leveret fortoldet paa Havres Kaier:

Granbjælker 55 à 60 fr., Granspirer 40 à 50 fr., Furubjælker 65 à 75 fr., Furuspiner 45 à 55 fr., Pitchpinebjælker 58 à 60 fr. for støre.

Af andre Slags uforarbejdet Trælast indførtes til Frankrige i Løbet af de to sidstforløbne Aar følgende Kvanta:

	1893.	1892.
Træklodse til Brolægning af Gader	2 500 Kg.	17 708 Kg.
Tøndestaver af Eg	107 617 707 -	77 552 700 -
— af andet Træ	1 714 910 -	3 246 929 -
Lægter	2 501 745 -	2 511 025 -
Tøndebåand og Stør	1 928 322 -	2 447 849 -
Uforarbejdede Stør og Stager	89 181 020 -	101 348 606 -
Vedtræer og Ved i Bundter	36 611 000 -	29 153 000 -
Celluloseved	78 712 000 -	60 080 000 -
Trækul	7 981 000 -	9 219 000 -
Træuld	1 711 600 -	782 229 -
Andet Træ	469 689 -	1 947 833 -

Hvor store Kvanta af oven opregnede Trævarer indførtes fra vore Lande, er for 1893's Vedkommende endnu ikke muligt at opgive, men efter den franske Toldstatistik for 1892 var Importen fra Norge og Sverige i nævnte Aar af omhandlede Træslags af saadant Omfang:

	Norge.	Sverige.
Tøndestaver af Eg	1 011 647 Kg.	—
— af andet Træ	80 -	—
Lægter	469 185 -	—
Tøndebåand og Stører	102 020 -	—
Uforarbejdede Stører og Stager	9 847 754 -	8 618 382 Kg.
Vedtræer og Ved i Bundter	— -	1 571 000 -
Celluloseved	23 220 000 -	— -
Andet Træ	— -	21 542 -

Af Bygningsvirke indkom til Frankrige Kvanta til en Værdi af:

1893.

94 121 000 francs.

1892.

73 198 000 francs

hvilket for sidstforlede Aars Vedkommende udviser en Forøgelse af 20 923 000 frcs. eller omtrent 28.5 %. Sammenlignes igjen Indførselen i sidstnævnte Aar med den gennemsnitlige Import i Løbet af de nærmest foregaaende fem eller i Perioden 1887—1891, i hvilket Tidsrum Værdien androg til 105 490 000 frcs., udviser Aar 1893 en Formindskelse af 11 369 000 frcs. eller ca. 10⁸/₁₀ %. Herved maa dog erindres, at i den omhandlede Femaarsperiode Aaret 1891 udmærkede sig ved en ualmindelig stærk Import, der gik op til en Værdi af 161 038 000 frcs. Bortsees imidlertid fra dette Aar, vil man se, at Indførselen i 1893 overstiger Resultatet for alle andre Aar i nævnte Periode med Undtagelse af 1888.

I det Foregaaende er omhandlet, at Importen til Frankrige af sagede tynde Bord er tiltagen saavel fra Norge som fra Sverige, medens man tillige har paapeget, at denne Forøgelse af Indførselen af nævnte Artikel, desværre er vundet paa Bekostning af en modsvarende Reduktion i Afsætningen af den forædlede Vare eller høvlede Bord til Gulve. Det var dog at forudse, at denne Artikel ikke i Længden vilde kunne forsvare sin Plads paa det franske Marked paa Grund af den høje Told, som for Bord af mygt Træ, efter Minimaltariffen udgjør 3.50 for 100 Kg. I Løbet af de to sidste Aar er der af nævnte Fabrikat indført til Frankrige i sin Helhed:

1893.	1892.
5 183 707 Kg.	13 724 560 Kg.,
som for Fjoraarets udviser en Formindskelse af 8 540 853 Kg. eller ca. 62.2 %.	
Efter interesserede Industridrivendes Mening hersteds vil denne Import om ikke lang Tid paa det Nærmeste ophøre.	

I Modsætning hertil kan anføres, at Importen af Vinduer, Døre og lignende Snedkeriarbejder i Fjor næsten er fordoblet i Sammenligning med det foregaaende Aar, idet der nemlig af denne Artikel er indført til Frankrige:

1893	1892.
322 816 Kg.	175 901 Kg.

Af andre forarbejdede Trævarer importeredes følgende Kvantiteter:

	1893.	1892.
Tømmermands- og Hjulmagerarbejder	641 888 Kg.	742 137 Kg.
Smaa Traadsneller	517 716 -	237 829 -
Andre Artikler	761 296 -	1 673 934 -

De Kvantiteter af forarbejdede Trævarer, som indførtes til Frankrige fra de forenede Riger, udgjorde i 1892:

	Norge.	Sverige.
Høvlede Gulvbord	5 189 182 Kg.	2 463 863 Kg.
Vinduer og Døre o. l.	— -	57 714 -
Tømmermands- og Hjulmagerarbejder	25 599 -	27 284 -
Smaa Traadsneller	— -	50 425 -
Andre Artikler	— -	215 798 -

Det kan desuden nævnes, at der undertiden forekommer Indførsel af færdige Træhuse saavel fra Norge som fra Sverige; men Anvendelsen heraf er naturligvis begrændset. Ifjor skal saadan Import være foregaaet fra Norge, særlig over Rouen.

Den samlede Import til Frankrige af forarbejdede Trævarer modsvarede i de to sidst forløbne Aar en Værdi af:

1893.	1892.
8 303 000 francs.	10 565 000 francs.

Af vegetabilsk Tjære indførtes til Frankrige:

1893.	1892.
3 151 881 Kg.	2 578 020 Kg. (brutto).

I 1892 indførtes Størstedelen af denne Vare fra Sverige, fra hvilket Land kom 1 976 964 Lg. og efter hvad der oplyses, skal Importen herfra heller ikke have været ubetydelig i Fjor. Saaledes meddeler Vicekonsulen i Dunkerque, at der til derværende Havn, hovedsagelig til Skibsbrug, indførtes 5 315 Heltønder (gonnes) og 3 654 Halvtønder (demi-gonnes) Tjære, medens der samtidig Intet indførtes fra Finland, som for denne Artikkels Vedkommende er Sveriges farligste Konkurrent paa det franske Marked. De Havne i Sverige, fra hvilke denne Vare skibes ere Umeå, Skellefteå, Ørnsköldsvik og Nordmaling. Prisen har angivelig været 25.50 à 26 frcs. cif.

Af Træmasse var Indførselen til Frankrige i Fjor meget livlig, hvad der ogsaa vil fremgaa af nedenstaaende Opgave:

	1893.	1892.
Mekanisk Masse	81 834 174 Kg.	74 627 078 Kg.
Chemisk —	23 620 530 —	16 359 315 —
Tilsammen		105 454 704 Kg. 90 986 393 Kg.

Vistnok har man saaledes ikke opnaaet det exceptionelle Indførselsziffer i 1891, som udgjorde 126 925 421 Kg., men i 1890 importeredes kun 93 464 712 Kg., saa at denne Kvantitet for 1893's Vedkommende er overskreden med 11 989 992 Kg. eller omtrent med 12.8 %, og dette uagtet de Hindringer, som den senere indførte Toldsats har lagt i Veien, hvilke ikke have været ubetydelige. Det er vel imidlertid ikke at forudse, at en saadan Forøgelse af Importen vil blive af længere Varighed, men det bør under alle Omstændigheder bemærkes, at uagtet den omhandlede Opgang i Indførselen og det mindre sædvanlige Forhold, at Prisen samtidig har holdt sig temmelig høi, den indenlandske Produktion af Træmasse ikke endnu er bleven stimuleret ved de høje Toldsatser, hvad der imidlertid var forespeilet af de franske Protektionister. Det fortælles vistnok, at en større Forbruger af Træmasse har anlagt en Dampfabrik for at tilvirke foreliggende Produkt, men efter hvad der ligeledes er oplyst, skal dette være skeet mere for med Sikkerhed altid at kunne disponere Varen end for at gjøre Besparelser. Dog turde det alligevel være at forudse, at lignende Anlæg ville opstaa i den nærmeste Fremtid, om end disse Fabrikker ville komme til at hente sit Raamateriale fra Norden og ikke fra Frankrige selv. Thi som allerede oplyst, har Importen af Celluloseved til Frankrige steget i ikke ubetydelig Mon og der savnes ingenlunde Anledning til at antage at denne Forøgelse end yderligere vil komme til at gjøre sig gjældende. Indtræffer imidlertid dette, vil det i dobbelt Forstand være skadeligt for vore Interesser, dels derved, at Frankrige og ikke vore Lande vil komme til at faa Arbejdsfortjenesten ved Varens Forædling, dels fordi at vore Lande til Fordeel for de franske Forbrugere og for ringe Betaling ville plyndre sine Skove paa en Maade, som ikke vil kunne være andet end skadeligt for deres Fremtid.

Angaende Udsigterne for indeværende Aar kan anføres, at de franske Importører synes at gjøre Regning paa et Prisfald af en vis Betydning, trods den Virkning som i denne Henseende kan udøves ved Overenskomster mellem Afskiberne indbyrdes. Af en vis Betydning turde ogsaa den Omstændighed være, at Udførselen af Pap og Papir fra Frankrige synes at aftage, idet der allerede i Fjor er opstaaet en Formindskelse i denne Export af over en Million Francs.

Den Træmasse, som indføres til Frankrige, er fremdeles for den overveiende Del af norsk Oprindelse og Importen heraf foregaar væsentlig over Rouen. Efter Meddelelse fra de forenede Rigers Vicekonsul i denne Havn skal der i 1893 være indført dertil: fra Norge 41 951 010 Kg., fra Sverige 8 757 344 Kg.

Vicekonsulen tillægger imidlertid, at Importen fra Sverige er i væsentlig Stigning. Det skal ogsaa være Spørgsmaal om at foretage Skibning af Træmasse paa smaa Dampskibe direkte fra Lasteplass i det Indre af Sverige for derved at undgaa de med Omlastningen i Kystbyerne forbundne høie Omkostninger.

Til andre større Havne inden Distriktet indførtes i Fjor Træmasse i følgende Kvantiteter:

	Fra Norge.	Fra Sverige.
Dunkerque	905 940 Kg.	—
Havre	40 446 -	201 792 Kg.
Bordeaux	2 793 000 -	1 245 000 -

I Løbet af 1892 var hele Indførselen til Frankrige af Træmasse (mekanisk og kemisk) fordelt paa den Maade, som nedenstaaende Zifre udvise:

	Mekanisk Masse.	Chemisk Masse.
Norge	50 309 817 Kg.	1 246 854 Kg.
Sverige	5 896 472 -	385 493 -
Danmark	95 006 -	—
Tydskland	10 112 901 -	5 974 295 -
Belgien	2 938 673 -	1 474 130 -
Østerrige	494 002 -	3 587 684 -
Schweiz	4 728 113 -	3 650 208 -
Andre Lande	52 094 -	40 651 -
Tilsammen	74 627 078 Kg.	16 359 315 Kg.

Med Hensyn til mekanisk Masse vil det saaledes sees, at denne for den overveiende Del kommer fra Norge, hvilket dog ikke er Tilfældet med den kemiske, idet de største Exportører heraf ere Tydskland, Schweiz, Østerrige og Belgien.

Ifjor have Forholdene givet Anledning til en i ikke ringe Grad forhøiet Indførsel til Frankrige fra vore Lande af Hø og Havre. Som meddelt i Generalkonsulatets Specialrapporter angaaende denne Sag, slog saavel Hø-som Kornhøsten for en væsentlig Del fejl i Frankrige i 1893, og den opstaaede Mangel maatte naturligvis afhjælpes ved Indkjøb fra Udlandet. Allerede tidlig paa Aaret begyndte den vedholdende Tørke at indgyde Frygt for en mislykket Avling, og den franske Regjering undlod ei heller med alle til dens Raadighed staaende Midler at komme den jordbrugende Befolkning til Hjælp, blandt Andet ved Oplysninger om hvilke Fodervæxter, som kunde dyrkes med større Udsigt til Held end de ellers almindelige, ligesom ogsaa Opmærksomheden henleddes paa de Surogater, som skulle kunne erstatte det hurtig fordyrede Hø. Visselig blev Nøden ved disse Foranstaltninger i nogen Mon lindret, men det kunde dog ikke undviges, at Indførselen af Foder fra Udlandet stadig blev større og større, medens samtidig Priserne steg. Denne Import foregik saavel fra transatlantiske som europæiske Havne og baade med Seil- og Dampbaade.

Naturligvis maatte en i saadan Maalestok foretagen Transport af en saa let for Beskadigelse udsat og variabel Vare som Hø give Anledning til adskillige Tvistigheder ved Varens Modtagelse, og det saavel paa Grund af Leverancens Uoverensstemmelse med Kontrakten i Kvalitet som i Vægt. Af begge de anførte Grunde er der derfor ogsaa opstaaet adskillige Tvistemaal i Anledning af den Høtilførsel, som har fundet Sted til Fraakrige fra visse Lande. Det maa imidlertid erindres, at saadan Tvist let kan tænkes at indtræffe selv i Tilfælde, i hvilke Afskiberen har ment, at Varen var afsendt i fuldstændig sund Tilstand. Høet afskibedes nemlig i pressede Baller, som utvivlsomt i det Ydre kunne synes uden Feil, selv om de, naar de aabnes, befindes at indeholde bedærvet Vare. Isærdeleshed forekom dette for de Leverancers Vedkommende, som fandt Sted i Løbet af Høsten og Vinteren, hvorimod den Vare, som afskibedes om Sommeren, i Regelen modtoges uden Reklamation. Dette Forhold turde finde sin Forklaring ved den Omstændighed, at de første Sendinger, som ankom til Frankrige, udgjordes af vel tørket Hø, medens derimod man senere var nødt til, paa Grund af den stigende Efterspørgsel at presse Høet i fugtig Tilstand, ligesom ogsaa Høballerne lettelig kunne tænkes at have taget Skade af Regn og Sne under Transporten fra det Indre af Landet til Afskibningsstedet ved Kysten, uden at man er bleven fuldt opmærksom paa Følgerne heraf førend ved Varens Fremkomst ved Leverancestedet. Hvordan nu dette end forholder sig, saa er det sikkert, at Leverancerne i mange Tilfælde ere blevne refuserede af Modtagerne, som ogsaa paa Slutningen nødig vilde afslutte Kjøb paa andre Betingelser end, at man fik Anledning til at prøve Varen ved Ankomsten. I det Hele taget har imidlertid denne Import forskaffet Afskiberne en anseelig Fortjeneste, om end en og anden Expeditør er bleven udsat for tabbringende Efterregninger.

De Havne, over hvilke denne Import væsentlig foregik, vare Havre og Rouen, og de indførte Ladninger vare for Størstedelen af norsk Oprindelse. Det norske Thimotheihø betingede ogsaa i Almindelighed en højere Pris end andre udenlandske Fodervexter. Ved Begyndelsen af Importen betaltes fra 13 frcs. til 15 frcs. for 100 Kg. cif. leveret i nordfransk Havn, men snart steg Noteringerne og gik paa Høstparten endog op til 18 frcs., for derpaa igjen at falde til de først opgivne og endnu lavere Beløb. Paa Grund af den i Marts d. A. herskende Tørke stod Høet lige til Midten af April i 12—13 frcs. for god Vare, men, efterat Regn er falden, viser det en stadig synkende Tendens.

Hele Indførselen af Fodervæxter til Frankrige androg i de to sidste Aar til følgende Kvantiteter: 1893, 159 425 025 Kg., 1892, 21 277 801 Kg., hvilke Tal tydelig nok vise hvilken umaadelig Udstrækning Importen antog i Fjor.

Angaaende denne Imports Fordeling paa de forskjellige Lande kan Oplysning kun meddeles for 1892, da Forholdet stillede sig saaledes:

Norge 528 277 Kg., Rusland 129 369, Tydskland 5 466 989, Holland 742 749, Belgien 5 887 424, Østerrig-Ungarn 1 787 372, Spanien 1 013 067, Italien 2 472 172, Schweiz 930 855, Den argentinske Republik 386 092, Chili 613 131, Algier 1 161 581, andre Lande 158 723 Kg., tilsammen 21 277 801 Kg.

Som allerede antydet, gav den mislykkede Høst i Frankrige i 1893 ligeledes Anledning til en betydelig forøget Indførsel af Havre.

Af denne Artikel indkom følgende Kvantiteter i Metercentner (100 Kg.):

	1893.	1892.
Sverige	335 212	1
Belgien	284 555	1 951
Rusland	1 342 171	7 658
Tydskland	12 793	193
Italien	2 789	197
Tyrkiet	211 695	178 470
Algier	415 882	186 097
Tunis	4 552	6 941
Andre Lande	467 049	13 797
Ialt	3 076 698	395 305

Det Land, som saaledes i Fjor har fundet den største Afsætning i Frankrige for sin overflødige Beholdning af Havre, er efter ovenstaaende Opgave Rusland, medens Sverige først kommer som Nummer tre, skjønt den i omhandlede Aar fra sidst nævnte Land indkomne Mængde Havre ikke var langt fra saa stor som hele Frankriges Havreimport i 1892. Norge findes ei særskilt nævnt i denne Statistik, men det er oplyst, at ogsaa norsk Havre i Fjor er ankommen saavel over Havre som Rouen, i hvilken sidste Havn næsten al den Havre, som indføres til Frankrige fra de forenede Riger, losses.

Den udenlandske Havre, som man sætter mest Pris paa i Frankrige, er den sorte Havre, som fornemmelig ankommer fra Sverige, men delvis ogsaa fra Irland. Paa Grund af den herskende Fodermangel naaede denne Artikel i Fjor Priser, som man vel før ikke ofte har seet Magen til, hvorfor vore Afskibere maa have haft en ikke ubetydelig Gevinst af sin Vare. Efter tilgængelige Opgaver betaltes i Oktober 1893: for sort Libau 15 frcs. à 15 frcs. 25; do. hvid 13 frcs. à 14 frcs.; do. flerfarvet (bigarrée) 14 frcs. à 14 frcs. 25; amerikansk do. 14 frcs. à 14 frcs. 50; irlandsk 16 frcs. 50 à 17 frcs., alt pr. 100 Kg. cif. Rouen. Disse Priser holde sig, efter at have undergaaet flere Variationer, endnu (15 April 1894) og ere endog stegne, idet der for svensk Sorthavre af god Kvalitet erholdes ligetil 18 frcs.

Ogsaa i Aar er der forekommet Import af Havre fra Udlandet og det i ikke ubetydelige Kvanta, men da Udsigterne for den indenlandske Korn- og Høhøst for Øieblikket er meget lovende, kan vel denne Indførsel, hvis de Forhaabninger, som man mener om Høstens heldige Udfald, slaar til, ikke forudsættes at kunne vedblive i nogen større Udstrækning.

I sidste Aarsberetning anmærkede Generalkonsulatet, at Indførselen til Frankrige af Jern- og Staalprodukter i en ikke ubetydelig Grad var stegen i 1892. Denne Import synes i Fjor end yderligere at være tiltagen, hvad ogsaa fremgaar af nedenstaaende Opgave, der udviser Værdien af de Kvanta af omhandlede Produkter, som bleve indførte i Løbet af de to sidste Aar:

	1893.	1892.
Rujern	11 314 000 frcs.	9 178 000 frcs.
Stangjern og Staal	10 003 000 -	9 511 000 -

Efter hvad man har bragt i Erfaring skal denne voxende Efterspørgsel dog ikke have gjældt det nordiske Stangjern, da dette Produkts Plads mere og mere synes at optages af det myge Staal af fransk Tilvirkning. Vist-

nok er nævnte Vare, skjønt dets Beskaffenhed stadig forbedres, fremdeles underlegen særlig det svenske Jern, men Forskjellen i denne Henseende opveies tilstrækkelig ved det franske Metals større Prisbillighed. I Gjenemsnit noteredes nemlig i 1893 for svensk Jern, leveret paa Kaj i nordfransk Havn, iberegnet Tolden, fr. 24.50 pr. 100 Kg., medens man kunde erholde samme Mængde fransk mygt Staal for fr. 18 à 19, leveret ved Smidje. Det er tydeligt, at man under saadanne Omstændigheder, naar dette paa nogen Maade lader sig gjøre, lader sig nøie med det indenlandske Produkt, og dette skal ogsaa ofte indtræffe, særlig naar det gjælder Artikler som Axler, Hjulringe, Hestesko m. m., ved Tilvirkning af hvilke Produkter før nordisk Jern hyppig anvendtes i Frankrig. Ligeledes skal saakaldet Knippejern (vergettes) af svensk Fabrikat være begyndt at fortrænges af det myge Staal. „Les vergettes“ anvendtes før almindelig ved Tilvirkning af Hesteskosøm, som da vare haandgjorte. Senere importeredes færdigsmedede Søm fra vore Lande, særlig fra Norge, men i den aller sidste Tid er der i Frankrige opført Fabriker, som ad Maskinvei tilvirke Søm. Hertil anvendtes først nordisk Jern, men senere i stedse stigende Maalestok indenlandsk mygt Staal, hvortil kommer, at de mindre Anlæg, bestemte til at fremstille haandsmedede Søm af nordisk „vergettes“ efterhaanden forsvinde. I de sidste fem Aar siges deres Antal at være aftaget med 75 %.

En yderligere Aarsag til Nedgangen i Indførselen af det svenske Smidje og Valsjern skal desværre ogsaa være at søge i den mindre loyale Maade, paa hvilken man efterligner disse Produkter. Man har nemlig hertil indberettet, at man undertiden paa det franske Marked skal antræffe Trækuljern af ikke svensk Tilvirkning og forsynet med Mærket „Lancashire“, der med Hensigt synes anvendt for at indgyde den Forestilling, at Produktet er ensartet med det svenske Jern, som gaar i Handelen under nævnte Mærke. I Virkeligheden skal ogsaa denne Vare, der sælges 2 à 3 Francs billigere end den svenske, forvexles med svensk Jern, men man er af den Mening, at da Betegnelsen „Lancashire“ ikke kan kaldes et Mærke for et specifikt Produkt, Bruget heraf ikke er ligestillet med Forfalskning.

Til Fremstilling af finere Staalprodukter har man tidligere med Fordel anvendt svensk Stangjern, særlig Dannemorajern, men ogsaa paa dette Omraade er Efterspørgselen i Aftagende, efterat man ved nyere Tilvirkningsmidler er lykket at tilvejebringe et lignende Produkt, fornemmelig ved Hjælp af spanske Malme.

Hvad svensk Rujern angaar, kan Importen heraf endnu siges at have en vis Betydning, blandt andet fra Gøteborg, og store Kontrakter skulde ogsaa være afsluttede for Leverance i 1894. Det er imidlertid her hovedsagelig Tale om raffineret Rujern (fonte d'affinage), medens det grovere Produkt (fonte de moulage) for Størstedelen tages fra England til billigere Pris, om end Kvaliteten til Gjengjæld ikke er fuldt saa god. Importen af Rujern af førstnævnte Art vilde antagelig blive mere omfattende, hvis Prisen kunde slaaes lidt ned, uden at Produktet samtidig blev daarligere.

Efter hvad der i det Foregaaende er fremholdt, kan i Korthed siges, at den aftagende Konsumption af svensk Jern paa det franske Marked beror paa de forbedrede Forædlingsmetoder, som nu anvendes inden den franske Metallurgi. Hertil turde dog den Anmærkning kunde føies, at denne Tilbagegang i paaagtelig Grad er paaskyndet ved den vanskeligere Indførsel under temporær Toldfrihed eller ved saakaldt „acquits à caution“ hvilken Trafik nu for Størsteparten kan ansees ophørt.

Med Hensyn til den Import af Jern og Staal, som i 1893 har fundet Sted til Frankrige fra de forenede Riger, kan nævnes, at der til Havre er indført fra Sverige 20 Tons Rujern samt 167 Tons Staal og Stangjern, ligesom der over Rouen af sidstnævnte Produkt er kommet 3 646 Tons fra Sverige og 1 133 Tons fra Norge, hvorhos der til denne Havn ogsaa er importeret 5 048 Tons svensk Rujern; til Bordeaux er der fra Sverige indført 1 693 Tons Stangjern samt 96 Tons Staal.

Til Gjengjæld for den formindskede Import af de færdige Produkter, Rujern og Stangjern, er der forekommet en vis Indførsel fra Sverige af Jernmalm, konkurrerende med den spanske og algierske Raavare. Saaledes skal der heraf angivelig i Fjor være ankommet til Dunkerque fra Sverige en Kvantitet af 5 145 Tons; men at der er et endnu større Marked for denne Vare, turde bevises deraf, at der til samme Havn alene fra Spanien i 1893 indførtes ikke mindre end 91 967 Frcs.

Frankriges egen Tilvirkning af Jern og Staal udgjorde i de to sidste Aar følgende Kvantiteter:

	1893.	1892.
Rujern:		
Kokesjern	2 010 109 Tons	2 032 037 Tons
Trækulsjern	6 125 —	12 366 —
Blandet	16 333 —	12 855 —
Tilsammen	2 032 567 Tons	2 057 258 Tons
Stangjern:		
„puddle“	705 876 Tons	694 203 Tons
renset ved Trækul	10 611 —	8 709 —
Omsmeltet al. Jern og Skrab	113 364 —	125 607 —
Tilsammen	829 851 Tons	828 519 Tons
Staal i Stænger og Plader:		
Bessemer	422 646 Tons	412 534 Tons
Siemens-Martin	214 782 —	238 224 —
„Puddle“ og smedet	13 967 —	13 129 —
Cementeret	1 547 —	1 385 —
Masovnsstaal (fondeu an creuzet)	11 324 —	11 500 —
Omsmeltet Staalskrab	4 399 —	5 755 —
Tilsammen	668 665 Tons	682 527 Tons
Staal i Plader:		
Bessemer	518 361 Tons	515 640 Tons
Siemens-Martin	284 702 —	309 846 —
Tilsammen	803 063 Tons	825 486 Tons

Af ovenstaaende Tal fremgaar, at Frankriges Tilvirkning af Takkejern er gaaet ned med 24 691 Tons, medens Produktionen af Stangjern samtidig er forøget med 1 332 Tons. Af Staal i Stænger og Plader ligesom af Staal i Stykker er fremdeles Tilvirkningen aftagen for det førstnævnte Produkt med 13 862 Tons og for det sidste med 22 423 Tons.

Angaaende Jern- og Staalfabrikata er ikke synderlig Andet at sige end at der vanskelig under de nuværende Toldforhold kan paaregnes nogen større Afsætning heraf i Frankrige. De Artikler inden denne Kategori, af hvilke en mere omfattende Indførsel har pleiet at forekomme, ere Spiger og Søm, og særlig har norsk Hesteskosøm, som allerede antydte, tidligere fundet en vidtstrakt Anvendelse her i Landet. Nu er dog Stillingen i denne Henseende bleven mindre fordelagtig, efterat det indenlandske Fabrikat stadig er blevet tilvirket i større og større Udstrækning. Saaledes oplyser Vicekonsulen i Rouen, at Importen did af Hesteskosøm fra Norge er aftagen, som Følge af, at Sømfabriken i Duclair, der er grundet af en norsk Industridrivende, nu har fordoblet sin Produktion, saa at den leverer omtrent 2800 Tons aarlig af sit Produkt. Ligeledes anfører Vicekonsulen i Bordeaux, at de til denne Plads fra Norge indførte Kvantiteter af berørte Fabrikat aarlig aftage, og at der saaledes i Fjor kun indførtes 155 Tons, medens Importen i 1890 androg til 218 Tons.

I denne Sammenhæng kan ogsaa meddeles, at den franske Toldstatistik af og til indeholder Opgaver om Indførsel fra de forenede Riger af visse Metalarbejder, saasom Agerbrugsredskaber, et og andet Slags Maskiner og Maskindele, Værktøi o. l., men alt i mindre Skala og uden fra det ene Aar til det andet at finde nogen videre Udbredelse. Hvorvidt nogen Forandring heri skulde kunne opnaaes ved større Anstrængelser fra vore Exportørers Side, er vel vanskelig at sige, men sikkert er det, at Kampen vilde blive haard, da man maatte være beredt paa at møde ikke alene indenlandske, men ogsaa fremmede Konkurrenter, færdige til at indrømme mere eller mindre væsentlige Fordele, hvis blot derved en større Afsætning paa Markedet kunde opnaaes. Alligevel forekommer det, som om saadanne Produkter som Maskiner og Redskaber for Jordbrug og Meierivæsen og Knivsmedarbejder kunde fra vore Lande afsættes i Frankrige i betydelig større Udstrækning end hvad nu er Tilfældet, da disse Artikler, naar de ere lykkedes at blive kjendte, have tildraget sig Opmærksomhed og vundet Ord for godt og solid Arbejde og for praktisk Indretning.

Ogsaa med Hensyn til Fiskeriprodukter turde man i sin Almindelighed kunne udtale sin Opfatning, at de forenede Rigers Handel med Frankrige er forbleven stationær. De Produkter af denne Industri, som sædvanlig finde Vei til det franske Marked ere, som ogsaa angivet i tidligere Aarsberetninger, Hval-, Torsk- og Sildetran, Hvalbarder (uforarbejdede), Torsk- og Makrelrogn, Ansjois, Fiskelim samt sjeldnere Klipfisk og Stokfisk. Af disse Artikler androg den udenlandske Indførsel til Frankrige til saadanne Kvantiteter:

	1893.	1892.
Torsk og Klipfisk:		
Fra det franske Havfiske	41 983 507 Kg.	37 257 214 Kg.
- - andre Lande	32 632 -	31 093 -
Stokfisk	384 700 -	445 497 -
Fiskekonserver (ikke Sardiner)	502 210 -	521 685 -
Hvaltran	1 008 483 -	877 522 -
Torsketræn	3 967 576 -	3 571 368 -
Andre Slags	1 358 942 -	1 222 316 -
Torsk- og Makrelrogn	8 287 283 -	7 645 429 -
Hvalbarder	44 693 -	95 560 -
Fiskelim	28 333 -	28 466 -

Specifikation over Oprindelsen af denne Import er endnu ikke tilgængelig for 1893. Hvad det nærmest foregaaende Aar angaar, angives nedenfor de Kvanta, som ankom fra Norge. Fra Sverige fandt der saa godtsom ingen saadan Indførsel Sted:

Klipfisk	9 636 Kg.	
Stokfisk	108 842	-
Saltet og røget Fisk	739	-
Hvaltran	282 779	- (Nettovægt)
Torsketræn	195 372	- —
Andet Fiskefedt	84 536	- —
Torsk- og Makrelrogn	6 037 062	- —
Hvalbarder	59 039	-
Fiskelim	9 315	-

Som Forholdet er med alle i det Foregaaende anførte Importzifre, saaledes udvise ogsaa de senest anførte kun de Kvantiteter, som ere komne ind ved den direkte Import. Desuden indføres selvfølgelig en ikke ringe Del af vedkommende Produkter over andre Lande, hvilket særlig skal være Tilfældet med Torsketræn, som hovedsagelig tager Veien over Holland. Foranstaaende Tal indbefatte ei heller de Kvantiteter, som ere bestemte til fra Frankrige at føres videre til andre Lande eller til at indtages i Kreditoplag og heller ikke de Produkter, som bringes direkte ombord i Skibene som Proviant. Under disse Omstændigheder maa det ansees værdt Opmærksomhed, at en saa betydelig Import, som den oven antydede, har kunnet forekomme til Frankrige af norsk Klipfisk og Stokfisk. Det er nemlig neppe muligt, at disse Varer skulle være blevne indkjøbte af Skibshandlere for Fartøiernes Behov, da man vel isaafald skulde have undveget heraf at betale Told. Er Produkterne blevne konsumerede i Landet, synes det eiendommeligt, at dette har kunnet gaa for sig med Klipfisk, paa hvilken Artikel man har lagt en Told, som formentes at skulle udestænge al Tilførsel fra Udlandet af denne Vare.

Noget Forsøg paa i større Maalestok at organisere Indførsel til Frankrige af fersk Fisk er, saavidt vides, ikke skeet hverken fra Norge eller Sverige. Antagelig ere de hermed forbundne Vanskeligheder heller ikke ringe. Derimod har man tænkt at faa istand en Import til Havre af Muslinger fra Norge, hvilken Artikel man mente med Fordel at kunne afsætte paa det franske Marked. Af Muslinger og lignende Skaldyr foregaar forøvrigt allerede en vis Indførsel til Frankrige mest fra Belgien, Holland og England, og denne Import gik i 1893 op til omtrent 6 Millioner Kg. Af marineret Fisk fra vore Lande, særlig Ansjois, er man lykket, saavel i Fjor som i de foregaaende Aar, at afhænde en Del paa de Pladse i Frankrige, med hvilke vi underholde regelmæssig Forbindelse, saasom Havre, Rouen og Bordeaux, men det kan ikke siges, at man har bragt Afsætningen til nogen Høide. Hvad Bordeaux angaar, skal Indførselen did af norske Fiskekonserver være gaaet ned fra 3 096 Kg. i 1892 til 1 350 Kg. i Fjor.

En speciel Art af vore Fiskeriprodukter synes dog at formaa at tilvende sig forøget Opmærksomhed i Frankrige, nemlig Sildegüano, der, som det vil sees af det med nærværende Aarsberetning følgende Uddrag af vor Vicekonsul i Dunkerques Rapport, indføres til nævnte Havn fra Bergen og Lysekil.

Sildetran nyder ligeledes fremdeles en vis Efterspørgsel i Frankrige. Denne Artikel indføres for blandet med Hvaltran at anvendes i Læderindustrien, og turde, efter hvad der oplyses, have Udsigt til større Udbredelse, om den kunde fuldstændigere renses før Importen.

Med Hensyn til det af Frankrige selv drevne Havfiske kan bemærkes, at sammes Udbytte, som forøvrigt allerede antydet, i Fjor har været fordelagtigere end i 1892. Iberegnet de Kvantiteter, som ere indførte i Transit eller paa Kreditoplæg, er der nemlig til Frankrige indkommet af saltet Torsk fra dette Fiske:

1893.	1892.
42 077 487 Kg.	37 575 625 Kg.,
hvilket for det sidst forløbne Aars Vedkommende udviser en Forøgelse af 4 501 862 Kg.	

I Forbindelse hermed kan angives, at den Export, som samtidig fandt Sted fra Frankrige af Klipfisk, udgjorde:

	1893.	1892.
Spanien	1 858 630 Kg.	2 844 939 Kg.
Italien	3 015 952 -	2 936 360 -
Algier	1 203 324 -	1 207 608 -
Andre Lande	3 394 426 -	3 028 922 -

Tilsammen 9 472 332 Kg. 10 017 829 Kg.,
saaledes en Formindskelse i 1893 af 545 477 Kg. beroende fornemlig paa Nedgangen i Udførselen til Spanien.

Der er i det sidste Aar vakt Motion om, hvorvidt man ikke ved Reglement burde bestemme det Tidspunkt, paa hvilket det tidligst kunde tillades de franske Fartøier at afseile til Fangstpladserne under Island og paa Doggerbank. Et saadant Reglement var nemlig anseet nødvendigt paa Grund af de Ulykkestilfælde, som hyppig rammede Skibe, som i de stormende Vintermaaneder udsendtes paa disse Fiskerier, og man havde, for at forebygge saadanne Ulykker, antaget, at Forbud burde udfærdiges mod at Skibe afseilede før end den 1ste April hvert Aar. Et saadant Forbud er imidlertid ikke kommen istand, og man har til og med fraraadet dets Indførelse. Som bekjendt, drives disse Fiskerier af Kystbefolkningen i Bretagne og Nordfrankrige. Fiskefartøierne fra Bretagne nedsalte Fisken løst i Rummet for at Fangsten saa meget tidligere kan blive ført hjem til Frankrige for der at tilberedes for Export. Da nu det første Fiskeri er det mest indbringende, skulde ved et Reglement hele Frankriges Klipfiskindustri lide et alvorligt Afbræk, og af den Grund turde denne Plan ikke hensigtsmæssig kunne gennemføres. Mindre skadelig vilde derimod den foreslaaede Foranstaltning være for det Fiske, som udsendtes fra Nordfrankrige og hvis Fangst saltet nedpakkedes i Tønder for at konsumeres inden Landet; men naar Reglementet ikke kunde anvendes paa Fisket i sin Helhed, vilde det naturligvis være til ringe Nytte. I Stedet er der indført en skarpere Kontrol med Fartøiernes Sedygtighed ligesom ogsaa der fordres strengere Betingelser for Skippernes Kompetence.

Angaaende de øvrige paa det franske Marked forekommende Artikler fra de forenede Riger er ikke meget at sige. De udgjøres, som før, af Huder og Skind, Vildt, Sirup til Fremstilling af Spiritus, Porcelænslere, Slibestene, Is, Pap og Papir, Øl og Punsch o. l. og ere i Almindelighed kun Gjenstand for en mindre omfattende Indførsel, med Undtagelse af Huder

og Skind samt særlig Is, hvilken sidste Artikel aarlig fra Norge tilføres Frankrige i betydelige Kvantiteter, og nyder en bestemt og endog stigende Efterspørgsel paa Grund af Varens fremragende Kvalitet. Af og til gjøres visselig Forsøg paa at skaffe Afsætning ogsaa for andre af nævnte Produkter, men som det synes uden vedvarende Resultater. Uden Tvivl er der ved saadanne Forsøg ikke udeblevet Tab og Modgang, som have stillet sig hindrende i Veien for en mere udstrakt Exportvirksomhed fra vore Lande.

Angaaende Udstrækningen af Indførselen i sin Helhed fra de forenede Riger til Frankrige findes endnu ikke tilgængelige Opgaver for 1893. I det foregaaende Aar var den samlede Import i commerce spécial af saadan Værdi:

	Fra Norge.		Fra Norge.
Træmasse	7 014 081 frcs.	Fiskefedt	394 244 frcs.
Almindelig Træløst .	5 578 786 "	Filler af alle Slags	390 590 "
Hvalbarder	3 341 800 "	Fiskelim	270 135 "
Torsk-ogMakrelrogn	1 811 118 "	Jern og Staal . .	214 375 "
Træarbeider	1 303 400 "	Stene og Jordarter	
Værktøi og Metal-		til industrielt Brug	146 730 "
arbeider	1 274 232 "	Tørket, saltet eller	
Huder og Skind . .	410 726 "	røget Fisk . . .	94 104 "
Is	408 304 "	Andre Artikler . .	807 032 "

Tilsammen 23 669 657 frcs.

	Fra Sverige.		Fra Sverige.
Almindelig Træløst	31 564 799 frcs.	Huder og Skind . .	448 053 frcs.
Jern og Staal . . .	1 954 037 "	Vegetabilisk Tjære	260 959 "
Træmasse	913 028 "	Værktøi og andre	
Træarbeider	791 418 "	Metalarbeider . .	242 387 "
Sirup	648 766 "	Andre Artikler . .	472 058 "

Tilsammen 37 295 505 frcs.

I Sammenligning med det gennemsnitlige Resultat i Femaarsperioden 1887—1891, da Værdien af Indførselen i Middeltal androg til 30 588 618 fr. fra Norge og 54 333 742 fr. fra Sverige, udviser Aar 1892 en Formindskelse i Afsætningen af norske Produkter af 6 928 961 frcs. eller omtrent 22 6 %, medens den svenske Import samtidig er gaaet tilbage med 17 038 237 frcs. eller med ca. 31.3 %. Den svenske Indførsel til Frankrige har saaledes i det omhandlede Aar maattet udstaa større Tab end den norske, paa samme Tid som denne har kunnet holde sig mere omfattende end den første.

Den Udførsel til vore Lande, som i før nævnte Aar har fundet Sted af Produkter fra Frankrige var af følgende Værdi:

	1892.	1887—1891.
Til Norge	10 412 772 frcs.	6 697 691 frcs.
- Sverige	7 026 534 "	8 586 114 "

udvisende for Sverige Tilbagegang men for Norge Tilvæxt, hvilket sidstnævnte Forhold er beroende paa, at der i 1892 til Norge indførtes en usædvanlig Mængde Korn (Havre, Byg og Rug).

Hele Frankriges Handelsomsætning med Kolonierne og Udlandet svarede i de to sidste Aar til saadan Værdi:

Indførsel:			
	1893		1892.
Næringsstoffer	1 114 061 000 frcs.		1 400 435 000 frcs.
Raastoffer	2 253 706 000 "		2 172 688 000 "
Manufakturvarer	568 953 000 "		614 936 000 "
Tilsammen	3 936 720 000 frcs.		4 188 059 000 frcs.
Udførsel:			
	1893.		1892.
Næringsstoffer	699 831 000 frcs.		759 303 000 frcs.
Raastoffer	776 996 000 "		822 587 000 "
Manufakturvarer	1 660 252 000 "		1 820 713 000 "
Postpakker	72 540 000 "		58 132 000 "
Tilsammen	3 209 619 000 frcs.		3 460 735 000 frcs.

Disse Opgaver udvise, som det sees, et ikke synderlig tilfredsstillende Resultat af den nye franske Toldpolitik, idet nemlig i Fjor sammenlignet med 1892 ikke alene Importen er reduceret med 251 339 000 frcs., men ogsaa Exporthandelen har lidt Tab til en lignende Værdi eller med 251 116 000 frcs., saaledes at Frankriges Handelsomsætning i Løbet af det sidste Aar er gaaet tilbage med det anseelige Beløb af 502 455 000 frcs. Et saadant Udfald maa være saa meget mindre egnet til at vække Glæde, som Exporten i Aarets første Maaneder udviste et betragteligt Overskud i Forhold til samme Periode i 1892, og man derfor nærede Forhaabninger om en for Frankrige gunstig Handelsballance ved Aarets Udgang.

Hvad som i denne Forbindelse turde fortjene særlig at fremholdes er, at blandt de franske Exportartikler ei alene Næringsstoffer (blandt dem ogsaa Vin og Brændevin) men ogsaa i Særdeleshed Fabrikartikler i det sidst forløbne Aar synes at have nydt en langt mindre Efterspørgsel end ellers i Udlandet, idet der inden den først nævnte Vareklasse er et Underskud i Exportkvantiteten sammenlignet med 1892 af 59 472 000 frcs., medens Udførselen af Varer inden sidstnævnte Klasse er aftaget med ikke mindre end 160 461 000 frcs. Denne Stilling, som vel maa ansees at bekræfte Sandheden af den Sætning, at man ikke kan sælge uden tillige at købe, samt at Varer maa udbyttes med Varer, er heller ikke forbedret i den allerede forløbne Tid af indeværende Aar, hvorfor man, som det synes med stigende Eftertryk, har fundet sig berettiget til at udtale Mistillid til den nu saa høit skattede Protektionismes Gavnlighed for Frankrige. Og man har troet saa meget mere at kunne nære Betænkkeligheder i denne Henseende, som, ved Siden af den paapegede Nedgang i Handelsomsætningen, ganske høilydte Klager fremkomme ogsaa fra den agerbrugsdrivende Del af Befolk-

ningen, uagtet dennes Interesser i Fjor ere blevne end yderligere begunstigede ved nye Toldforhøielser, hvilket igjen skulde bevise, at heller ikke Jordbrugets Lykke ubetinget skabes af høie Toldsatser.

Fra samme Hold fordres derfor nu Tilbagegang til et mere liberalt økonomisk System, idet man har søgt at gjøre gjældende, at det har været i de Tider, da man i Landet hyldede det frie Vareudbytte, at Frankrige har fundet sine væsentligste Fordele paa det udenlandske Marked. Men man tror tillige at burde insistere paa, at, om Forandring skal foretages, denne maa ske med mindst mulig Opsættelse, da det ellers kan blive vanskeligt nogensinde at erobre tilbage det som er gaaet tabt; thi det har vist sig, at Handelen ikke lettelig forlader de Baner, som den engang definitivt har valgt.

Under disse Omstændigheder turde det ikke være saa ganske usandsynlig, at man i en nær Fremtid kommer til, i ethvert Fald til en vis Grad, at bryde med de nu raadende strengt protektionistiske Theorier i Frankrige. Hvad som til en Begyndelse vel kan tænkes at skulle virke i saadan Retning er den formodede Nødvendighed af at bringe istand en rimelig Overenskomst med Italien og Schweitz, idet det nu herskende kommercielle Misforhold mellem Frankrige og disse Lande ikke kan Andet end i Længden paa begge Sider foraarsage alvorlig Skade. Og da derfor visse Indrømmelser synes at blive nødvendige, antager man, at disse ikke kunne gøres, uden at det med saa megen Møie sammenføjede franske Toldsystem derved rystes i selve sin Grundvold, eller med andre Ord, at man maa beslutte sig for en Nedsættelse af Satserne i Minimaltariffen, skjønt denne er angiven at betegne de yderste Grænser for de Toldreduktioner, som Landet kunde taale uden Skade for sit eget Meningsliv.

De i Aarets Løb med Rusland og de amerikanske Forenede Stater afsluttede Handelskonventioner kunne derimod ikke ansees for at have nogen Betydning i denne Henseende, aldenstund de Indrømmelser, som ere gjorte fra Frankriges Side, kun gjælde Lettelse af Importen af de andre Landes mineralske Olier.

Samtidig med de nu antydede Fordringer berettes ogsaa om Bestræbelser for ad andre Veie end Protektionismens at søge de franske Næringsveie fremmede og da særlig begunstige Agerbrugets Interesser. I denne Forbindelse kunne nævnes de Forslag, som ere gjorte inden Landets Representation, om at oprette fuldstændigere Kredit- og Forsikringsanstalter for Jordbruget, ligesom ogsaa de Foranstaltninger, som ere vedtagne for at løfte dette ved forbedret Undervisning og ved Udvikling af Landets agronomiske Laboratorier og Experimentalanstalter m. m. For tillige at bevare de franske Produkters Værdi i Udlandet, har man derhos forlangt strengere Straffebestemmelser mod Forfalskninger, saasom af Vin og Smør, i Handelen med hvilke Produkter endnu en Del Misbrug skulle gaa i Svang. Det turde ogsaa kunne tænkes, at man paa saadanne Maader, med Bistand af Landets umaadelig rige naturlige Hjælpekilder, vil komme til et heldigere Resultat end ved det nu strengt gennemførte System af Beskyttelsestold og Statspræmier, hvilket kan befrygtes snarere at ville befordre Stagnation end foranledige Udvikling og Fremskridt.

Calais. (Uddrag af Vicekonsulens Rapport).

Af Is indførtes, efter de officielle Opgaver, i 1893 til Calais 2 397 849 Kg. Denne Import har ikke synderlig Udsigt til Forøgelse, da Isen mest

benyttes af Fiskere for at konservere sin Fangst og disse have aarlighaars omtrent det samme Behov af denne Vare.

Trælaster. I 1893 importeredes af denne Vare 60 409 T. Std. eller omtrent 147 000 Tons. Denne Indførsel fordeles sig saaledes paa nedenstaaende Lande:

Norge	15 500 Tons
Sverige	93 500 —
Rusland	33 250 —
Tydskland	250 —
Amerika	4 500 —

Ialt 147 000 Tons

I Vicekonsulatets seneste Aarsberetning udtaltes Formodning om at Importen af nordisk Trælaster i 1893 vilde vise en betydelig Forøgelse. Dette er virkelig ogsaa indtruffet og det Ziffer, som da angaves, er endogsaa blevet overtruffet, idet Importen fra vore Lande, Rusland, Tydskland og Amerika, som oven meddelt, fra 42 212 T. Std. som den var i 1892, i Fjor voxede til 60 409 T. Std., hvilket udviser en Forøgelse af omtrent 18 000 Std. Af det importerede Kvantum var omtrent 20 000 Std. Minetømmer og Resten, omkring 40 000 Std. saget Virke.

Trælasthandlerne i det Indre af Landet ere vel forsynede, men Importørerne have ikke destomindre sluttet meget betydelige Kontrakter angaaende Leverancer i Begyndelsen af Sæsonen og for Sommeren. Der er allerede indgaaet Kontrakter for mere end to Trediedele af Aarets Behov og man maa antage, at man til de nuværende Priser, som sandsynligvis ville holde sig meget faste indtil Slutningen af Aaret, kun vil gjøre smaa Indkjøb for Vinteren.

Middelprisen i 1893 for Battens $2\frac{1}{2} \times 7$ var 125 Frcs. for Std. medens man nu (April 1894) betaler 150 Frcs., hvilket altsaa udviser en Forhøjelse af 25 Frcs. pr. Std. Importen vil vanskelig i Aar blive saa betydelig som i 1893.

Minetømmer. Indførselen af rundt Virke for Kulgruber var i 1893 i det Væsentlige den samme som i 1892. Dimensionerne ere næsten altid blevne konstaterede som nøiagtige og overensstemmende med Kontrakterne; man har da heller ikke i 1893, som Tilfældet var i de foregaaende Aar, refuseret nogen Ladning af denne Vare. Endel Kontrakter ere allerede blevne afsluttede for Leverance i Løbet af indeværende Aar, men Priserne ere meget lave, og de skandinaviske Exportører finde med Rette, at de gjøre bedre i ikke at afslutte større Transaktioner til de nuværende Priser. Hidindtil er der solgt 30 000 Kubikmeter, og dette Ziffer vil sandsynligvis blive fordoblet ved de Kontrakter, som ville blive afsluttede i Juli og August for Leverance i Slutningen af Aaret. Det vil være meget uklogt og skadeligt for Exportørernes Interesser nu at sende Minetømmerlaster i Kon-signation, thi Minerne have for Øieblikket større Forraad end nødvendigt og hertil kommer, at de franske Skoveiere i Aar have hugget meget af denne Vare, som har de for Minerne nødvendige Egenskaber, hvilken de have kastet ind paa Markedet i store Mængder og til særdeles lave Priser. Vistnok har det franske Tømmer hverken det Udseende eller den Kvalitet, som den nordiske Vare besidder, men Mineingeniørerne ere komne overens

om at trykke Priserne paa den nordiske Last, hvorfor de ogsaa har kjøbt ganske betydelige Kvanta fra Landet og Ardennerne. Men de franske Skove producere ikke tilstrækkelig til at tilfredsstille Minernes Behov, hvortil kommer, at disse tiltrænge ogsaa Bjælker og Stager, som kun de skandinaviske Skove kunne skaffe dem.

Det ser ud som, at den nuværende Situation kun skal være forbigaaende, og alt tyder paa, at de gamle Priser ville naaes eller endog overgaaes inden Udløbet af dette Aar eller i ethvert Fald i Løbet af næste Aar. Det er imidlertid af Betydning, at Exportørerne undlade at sælge til de nu noterede Priser, og fremfor alt, ikke sende Last i Konsignation, hvilket næsten altid gjør Salg ved offentlig Auktion nødvendig.

Celluloseved. Granstokke til Fabrikation af Papir begynder at blive meget efterspurgt. Stokkene bør ikke være længre end 1.10 m. for at blive toldbehandlet som Celluloseved, i hvilket Tilfælde de kun betale en Afgift af 20 Centimes pr. Ton, hvis de derimod ere længere, maa de betale samme Told som Minetømmer eller fra Frs. 3—6.50 efter deres Tykkelse.

For Stokke, bestemte til Fabrikation af Papir, erlægges Tolden uafhængig af deres Tykkelse, naar de kun ere kortere end 1.10 m., men Papirfabrikanterne foretrække dem af middels Tykkelse, det vil sige ikke tykkere end 40 cm. paa Rodenden.

Stokkene maa, saavidt mulig, være fri for Kviste og ikke være blevne flødede. Prisen er for nærværende mellem 12 og 12.50 Frs. for Kubikmeteren cif Calais. Iaar er bleven afsluttet meget betydelige Kontrakter for Leverance af Ved til Papirfabriker i Pas-de-Calais.

Dunkerque. (Uddrag af Vicekonsulens Aarsberetning).

Efter Oplysninger meddelte af Toldkammeret i Dunkerque er der til denne Havn i 1893 ankommet og afgaaet Fartøier til et saadant Antal og saadan sammenlagt Drægtighed, heri ikke medregnede de Fartøier, som ere beskæftigede i Kystfisket:

Indgaaende	2 888 Fartøier,	dr. 1 526 442 Tons
Udgaaende	2 835 —	- 1 476 241 —
Tilsammen	5 723 Fartøier,	dr. 3 002 683 Tons
Mod i 1892:	5 810 —	- 2 894 351 —

hvilke Ziffre udvise for det sidst forløbne Aars Vedkommende en Formindskelse af 87 Fartøier, men en Forøgelse af 108 332 Tons. Dunkerques Havns Trafik er saaledes i jevn Stigning og forsvarende stadig sin Plads som den fjerde blandt de franske Havne, idet den næsten naar Bordeaux, som er den tredje i Rækken.

Af disse Fartøier vare følgende norske:

Indgaaende	43 Seilskibe,	dr. 24 305 Tons
—	29 Dampskibe,	- 15 662 —
	72 Fartøier,	dr. 39 967 Tons
Udgaaende	38 Seilskibe,	dr. 19 285 Tons
—	29 Dampskibe,	- 15 662 —
	67 Fartøier,	dr. 34 947 Tons

Overliggende 5 Fartøier, dr. 5 020 Tons

72 Fartøier, dr. 39 967 Tons

Desuden ankom 29 svenske Fartøier, drægtige tilsammen 14 791 Tons.

Trælaster. Heraf er der i 1893 til Dunkerque indført følgende Kvanta fra nedenstaaende Lande:

Fra	Bjelker.	Planker.	Battens.	Bord.
Sverige	765 Std.	4 555 Std.	8 862 Std.	3 838 Std.
Norge	0 —	153 —	1 651 —	0 —
Rusland	1 271 —	1 857 —	5 475 —	1 607 —
Tydskland . . .	150 —	0 —	0 —	0 —
Amerika	176 —	325 —	0 —	348 —
	2 362 Std.	6 890 Std.	15 988 Std.	5 793 Std.

Hertil kommer 366 Std. tynde, uhøvlede Bord, som ere blevne indførte fra forskellige Lande, hovedsagelig fra Sverige. Af Trælaster blev der saaledes i 1893 i sin Helhed indført til Dunkerque et Kvantum af 31 399 Standard, mod 21 819 Standard i 1892.

Som Tilfældet har været i de senere Aar, blev ogsaa i Fjor over Halvdelen af den til Havnen indførte Trælaster transporteret af engelske Dampskibe, med norske og svenske Fartøier ankom omtrent en Fjerdedel.

Brænde. Af denne Artikel importeredes 18 739 Kg. fra Norge.

Af Træmasse importeredes i 1893 til Dunkerque:

Fra Norge	905 940 Kg.
- Tydskland	262 -
- Belgien (mekanisk)	10 410 -
- Do. (chemisk)	50 497 -

Svovlkis. Fra Norge ankom 6 090 000 Kg., fra Spanien 20 773 690. Spanien synes mere og mere at forsyne de chemiske Fabrikker med denne Malm, og der ankommer kun med lange Mellemrum en Ladning fra Vignæs.

Ferskvandsis. Heraf er indført:

Fra Norge	1 430 000 Kg.
- andre Lande	221 014 —

Der er i Dunkerque kun ét Firma, som beskæftiger sig med Import af Is for hermed at forsyne Kystfiskerne, som have Behov af denne Artikel for at bevare sin Fangst. Dette Firma har nylig ladet opføre et stort Ishus, i hvilket det kan opmagasinere betydelige Mængder Is, hvad der synes at tyde paa, at Bedriften agtes udvidet.

Tran. Af Hvaltran importeres intet fra Norge. For Torsketrans Vedkommende stiller Indførselen sig saaledes: Der ankom:

Fra Norge	27 036 Kg.
- Holland	792 955 —
- England	52 368 —
- de franske Fiskerier	306 082 —

Da Torsketranen som oftest ikke importeres direkte fra Bergen, men ankommer over Hull og Rotterdam, er det umuligt med Nøjagtighed at an-

give de Kvanta af denne Artikel, som hidrøre fra Norge; men man er berettiget til at antage at Størstedelen af den Tran, som kommer fra Holland og England, har sin Oprindelse fra Norge.

Fiskeguano. Der indførtes:

Fra Norge	687 400 Kg.
- Sverige	1 263 750 —

Landmændene synes at sætte Pris paa dette Gjødningsstof; thi i Aar (April 1894) er der allerede ankommet 7 Ladninger Sildeguano fra Bergen, Kallviken og Lysekil.

Torskefiskeriet under Island. Fra Dunkerque afgik i Februar 1893 til Island 77 Skonnerter og Luggarter, drægtige 8 090 Tons og med 1 319 Mands Besætning. 5 Luggarter have kunnet udføre 2 Reiser i Løbet af Sæsonen, saa at i det Hele 82 Fartøier, drægtige 8 336 Tons og 1 384 Mand have deltaget i dette Fiske.

Fisket producerede:

Saltet Raafisk	6 962 304 K Brutto,	5 508 079 K Netto
Tran	306 082 K —	269 315 K —
Rogn	16 033 K —	12 187 K —

Der indtraf intet Ulykkestilfælde, med Undtagelse af nogle Havarier uden synderlig Betydning, saa Rederne have ikke lidt noget Tab. Torsken fandt livlig Afsætning. Den tilsøs nedpakkede Fisk solgtes i den Stand, som den var i ved Ankomsten, til en Pris af 75 Francs for 142 Kg., hvilken Pris akcepteredes af de Redere, som, fordi de ikke disponerede over Salterier, maatte sælge sin Vare snarest mulig.

Ompakket, det vil sige efter at være bleven sorteret og omsaltet, opnaaede Fisken saadanne Priser:

		Extra stor.	Stor.	Mid- dels.	Liden.	Extra liden.
Oktober 93	frcs.	130	96	78	60	55
November 93	—	130	95	77	58	53
December 93	—	—	97	76	55	53
Januar/Februar 94	—	—	105	90	60	55
Marts/April 94	—	—	105	95	70	—

Den i Begyndelsen af indeværende Aar stedfundne Stigning af Priserne skriver sig fra, at en Spekulant havde opkjøbt næsten hele det Kvantum Torsk, som endnu ikke var solgt, og saaledes havde gjort sig til Herre over Markedet. I Modsætning til hvad der under lignende Omstændigheder er indtruffet, er denne Spekulation lykket.

Torsketran solgtes til en Pris af frcs. 23 Tønden, urensset Tran og Rogn opnaaede en Pris af 25—30 frcs. for 130 Kg. netto.

Iaar (1884) er der afgaaet til Island 78 Fartøier, drægtige tilsammen 8 193 Tons og med en Besætning af 1 353 Mand. De fleste Skibe afseilede i Midten af Marts og hidtil synes Fisket at være blevet begunstiget af godt Veir.

Bordeaux. (Vicekonsulens Beretning). Om Norges og Sveriges Skibsfart og Handel paa Bordeaux i Aaret 1893.

I. Skibsfarten.

Til Bordeaux ankom i Aaret 1893, med Last og i Ballast:

710 engelske	Fartøier, drægtige	522 525	Reg.-Tons
652 franske	—	352 695*)	—
96 norske	—	52 822	—
46 hollandske	—	46 433	—
28 østerigske	—	24 219	—
33 spanske	—	21 030	—
33 danske	—	18 504	—
33 svenske	—	17 788	—
17 belgiske	—	15 334	—
29 tyske	—	13 747	—
15 russiske	—	9 581	—
6 italienske	—	2 401	—

Ialt 1 698 Fartøier, drægtige 1 097 079 Reg.-Tons
hvilket er 70 Fartøier og 20 010 Tons mindre end i Aaret 1892.

Ifølge denne Opgave vare altsaa, hvad Antal og samlet Drægtighed
betræffer, de norske Skibe No. 3, de svenske No. 8 af samtlige de Nationers
Fartøier, som i 1893 besøgte denne Havn.

Følgende Tabel viser den norske og svenske Skibsfartsbevægelse paa
Bordeaux i det sidste Femaar:

		Ialt		Dampskibe.		Seilskibe.	
		Antal	Tons.	Antal	Tons.	Antal	Tons.
Norske Skibe:							
Aar	1889	94	43 088	52	25 275	42	17 813
"	1890	138	69 962	91	47 160	47	22 802
"	1891	121	68 404	88	51 786	33	16 618
"	1892	115	58 060	101	51 540	14	6 520
"	1893	96	52 822	75	41 761	21	11 061
Svenske Skibe:							
Aar	1889	86	43 465	78	40 112	8	3 353
"	1890	74	42 300	69	40 581	5	1 719
"	1891	33	17 747	30	17 993	3	754
"	1892	40	21 427	34	19 556	6	1 871
"	1893	33	17 788	30	16 943	3	845

Som ovenstaaende Tabel udviser var den norske Seilskibsfart paa Bor-
deaux i Aaret 1893 noget større end i 1892, hvorimod der for Dampskibs-
fartens Vedkommende var et Underskud af 26 Fartøier og omtrent 10 000
Registertons.

*) Franske Kystfarere er ikke medregnede.

Denne Tilbagegang bevirkedes for en stor Del deraf, at Efterspørgselen af Dampskibe til Transport af Vine til Spanien fra Bordeaux, hvilken i Aarets Begyndelse var meget livlig, ganske ophørte udover Høsten formedelst det usædvanligt store Udbytte, som den franske Vinavl gav i 1893. Ialt ankom hertil med Vin 33 norske Dampskibe (hvoraf 25 fra Pasages) imod 42 i 1892. De allerfleste af disse Fartøier vare befragtede i „timecharter“ til Satser, som nedenfor vilde findes anførte.

16 norske Dampskibe ankom fra England med Stenkul, imod 21 i Aaret 1892.

Det i Christiania hjemmehørende Dampskib Garonne udførte i 1893 13 Reiser mellem Christiania, samt forskellige andre Havne paa Østlandet, og Bordeaux, anløbende paa Hidreisen Pasages og tildels Bilbao, men retournerende fra Bordeaux direkte til Christiania.

I Modsætning til hvad Tilfældet er med Stockholm, Malmø, Gøteborg og Kjøbenhavn er Norge endnu uden direkte Dampskibsforbindelse med La Rochelle, det naturlige Udskibningssted for Brændevine fra Charente-Departementerne.

Af de øvrige norske Dampskibe, som i 1893 ankom hertil med Ladning, bragte 5 Tobak fra New-York, 3 Trælast fra forskellige Lande, 1 Ris fra Indien og 1 Fosfat fra Gent.

I Ballast ankom 3 norske Dampskibe.

Af Seilskibene ankom 10 med Trælast fra forskellige Lande, 7 med Sukker og Rhum fra Martinique og Guadeloupe, 3 med Is fra Norge og 1 med Klid og Mel fra La-Plata.

Udfragterne fra Bordeaux indskrænkede sig nu som før væsentlig til Vin, Brændevin, Sydfrugter og andet Stykgods, der dog hovedsaglig kun kom de regelmæssige Linier tilgode, samt Pitprops, med hvilken sidste Artikel 30 norske Fartøier befragtedes til England.

Fragtsatserne vare i 1893 i det Hele taget endnu lavere end i det foregaaende Aar.

For norske og svenske Skibe i Fart paa Bordeaux noteredes i Aarets Løb følgende Fragter:

Til Bordeaux:

Fra Christianiafjorden: Træmasse, vaad, pr. Ton, Dampskibe 13 à 14 frcs., do., tør, pr. T. 25 frcs., Trælast pr. Std. 40 à 47 frcs., Hestekosøm pr. T. 20 frcs.

Fra det sydlige Norge: Is pr. T., Seilskibe 15 frcs.

Fra Gøteborg: Jern, pr. T., Dampskibe 12 à 13 frcs., Træmasse, vaad, pr. T. 13 à 13.50 frcs., do., tør, pr. T. 24 frcs., Trælast, pr. Std. 35 à 40 frcs., Havre, pr. T., 15 frcs.

Fra Stockholm og Havne ved den botniske Bugt: Jern, pr. T., Dampskibe, 10 à 16 frcs., Trælast, pr. Std. 47 à 55 frcs.

Fra det hvide Hav: Trælast pr. Std., Seilskibe, 64 frcs.

Fra Bristolkanalen: Stenkul, pr. T., Dampskibe, frcs. 5.25 à 6.

Fra Genf: Fosfat, pr. T., Dampskibe, frcs. 7.50.

Fra spanske Middelhavslande: Vin, pr. T., Dampskibe, 17 à 18 frcs.

Fra Tyrkiet: Vin pr. T., Dampskibe, 28 frcs.

Fra Fiume: Egestav, pr. T., Seilskibe frcs. 12.50, Dampskibe frcs 8.50.

Fra Pensacola: Trælast, pr. Std., Seilskibe, 92 sh. 6 d à 5 £.

Fra New Brunswick: Trælast, pr. Std, Seilskibe, 53 à 55 frcs.

Fra New York: Tobak pr. hoxhead, Dampskibe, 26 sh. 3 d.

Fra Philadelphia: Petroleum og Naphta pr. Fad, Seilskibe, 2 sh. 7½ d.

Fra Vestindien: Sukker, pr. T., Seilskibe, frcs. 29 à 37.50, Rhum, pr. T. 30 frcs.

Fra Indien: Ris, pr. T., Dampskibe, 27 sh. 6 d, Trælast (teak) pr. load., Seilskibe, 41 sh. 3 d.

Fra Bordeaux.

Til Stockholm: Stykgods, under 1 Ton, Dampskibe 35 Kr. + 15 %, do. 1 Ton og derover 30 Kr. + 15 %.

Til Gøteborg: Stykgods. pr. T., Dampskibe, 35 frcs. + 15 %.

Til Christiania: Stykgods pr. T., Dampskibe, 30 frcs. + 15 %.

Til Bremen: Vin, pr. T., Dampskibe, 14 Reichsm.

Til Bristolkanalen: Pitprops, pr. T., Seilskibe, 4 sh. 3 d à 5 sh. 6 d, Dampskibe 5 sh. à 6 sh. 1 d.

Følgende Maanedesfragter ere blevne noterede for norske Dampskibe i Vintraden (Kul og Havneafgifter betales af Befragteren).

Maaned.	Drægtighed i Tons.	Fragt i Frcs.
Januar	447	7 000
—	368	6 000
—	406	6 500
—	395	6 500
—	457	6 500
Februar	539	7 750
Marts	323	5 250
—	462	6 900
April	505	6 000
Juni	457	5 000
August	323	5 250
September	505	6 250

Totalbeløbet af de beregnede Bruttofragter androg i 1893 til følgende Beløb:

For ankomne norske Skibe	Frcs. 885 050
Afgaaede do. do.	- 295 800

Ialt Frcs. 1 180 850

imod i Aaret 1892 Frcs. 1 316 930

Den her konstaterede Formindskelse i de opseilede Bruttofragter finder væsentlig sin Forklaring i hvad der i det foregaaende er blevet oplyst om Skibsfartens Aftagende og de lave Fragtnoteringer i det sidst forløbne Aar.

Erhvervelse af udenlandske Skibe for norsk eller svensk Regning eller af norske og svenske Skibe for udenlandsk Regning fandt ikke Sted her i 1893.

Intet svensk eller norsk Skib forliste eller led større Havari her paa Kysten i det forløbne Aar.

Til Vicekonsulatet indbetales i 1893 for Konsulskassens Regning:

I Konsulatafgift:

For svenske Skibe	frcs.	1 415.05	
- norske —	-	3 648.10	
			frcs. 5 063.15

og i Expeditionsafgift:

I svenske Anliggender	frcs.	100.50	
- norske —	-	283.80	
- andre —	-	38.50	
			422.80

Ialt frcs. 5 485.95

imod i Aaret 1892 frcs. 5 300.05.

Af opsparede Hyrebeløb hjemsendtes i 1893 gennem Vicekonsulatet og Generalkonsulatet i Havre:

For to svenske Sømænd	frcs.	550
og for sytten norske Sømænd	-	2 380

ialt frcs. 2 930

imod i 1892 frcs. 1 355.

Restitution af Dokafgifter.

Vicekonsulatet har i 1893 fortsat Reklamationerne af de Tonnageafgifter (ad 25 centimes pr. Reg.-Ton) der urettelig oppebares af Bordeaux's Handelskammer i Tidsrummet fra 9de Juli 1879 til 24de November 1881.

I Aarets Løb indkasseredes og remitteredes til vedkommende Rederier i Hjemlandene følgende Beløb af disse Afgifter:

For 4 svenske Skibe	frcs.	286.72
og for 53 norske Skibe	-	4 667.22

eller ialt frcs. 4 953.94

I 1893 anmeldtes for Vicekonsulatet 1 Tilfælde af Rømning fra et svensk og 5 Tilfælde fra norske Skibe. Hvor Begjæring om Eftersøgelse blev fremsat, anholdtes vedkommende Desertør og gjenindsattes i sin Tjeneste.

Det herværende protestantiske Sygehus (La Maison de Santé Protestante), som væsentlig opretholdes ved frivillige Bidrag af Almenheden og i hvilket, siden dets Oprettelse i Aaret 1863, 479 Svensker og Nordmænd er blevne forpleiede, har ogsaa i det nu forløbne Aar været vore Sømænd og Skibsredere til nogen Nytte; syge Søfolk af Underklasserne erholde fuld

Forpleining med Lægetilsyn og Medicin for den efter Prisforholdene her paa Stedet yderst lave Betaling af to francs pr. Døgn.

Havnearbeider. De siden flere Aar tilbage paagaende Arbeider med Opførelse af lodrette Kaier langs Havnen (paa den svenske Flodbred), til Afløsning af de ældre skraa Kaier, ere desværre endnu ikke blevne afsluttede.

I 1893 hørtes jevnlig Klage over at Mudringsarbeiderne i Havnen ikke dreves med tilbørlig Kraft. Da her under Sommeren og en stor Del af Høsten herskede Tørke, blev Vandstanden i Garonnefloden saa ringe, at endog Skibsførere, hvis Certepartier indeholdt udtrykkelig Bestemmelse om Losning paa Floden, bleve af Havnekapteinen beordrede til at lade sine Skibe losse i Dokken („bassin à flot“), der udgjør en Del af Bordeaux's Havneomraade.

Losning i denne medfører ingen nævneværdig Forøgelse i de faste Skibsudgifter, idet den Afgift, der erlægges for Passage gennem Doksluserne, saagodtsom opveies ved de i Dokken liggende Fartøiers Fritagelse for at betale Bøiepenge (droits de corps morts); meget mere foretrække mange Skibsførere Dokken, fordi den i Garonnefloden ofte indtrædende Flodbølge („Mascout“) udsætter de paa Floden liggende Skibe for Havarier.

For Ladningsmodtagerne, navnlig Trælastimportørerne forøges derimod Omkostningerne til Lægterage ved Losning i Dokken, hvilke Omkostninger Kjøbmændene søge at faa væltet over paa Skibet ved i Certepartiet eller Konnossementet at indtage følgende Klausul: „Vessel to discharge in Bordeaux river and not in the docks“.

Naar saa Skibet til Trods for denne Klausul af Havnekapteinen anvises Plads i Dokken, paa Grund af Vandmangel i Floden, maa, ifølge en i Vinter af Bordeaux's Handelstribunal afsagt Dom, Skibet bære de forøgede Omkostninger. Herpaa bør man ved Affattelse af Certepartier og Konnossementer have Opmærksomheden henvendt, navnlig for Trælastfareres Vedkommende.

De herværende ganske trykkende Skibsafgifter undergik ikke i det forløbne Aar nogen Forandring.

Sundhedstilstanden var den hele Tid tilfredsstillende.

Handelen. Af Trælast (bois de construction) indførtes til Bordeaux i Aaret 1893 22 979 Pthg. Std. imod 1892 13 400, 1891 56 466, 1890 29 674, 1889 23 291, 1888 35 083.

De stærke Svingninger, som ifølge disse Talopgaver have fundet Sted i Indførselsmængderne i de sidste Aar, finde sin Forklaring i den fra 1ste Februar 1892 ikrafttraadte Toldforhøjelse. I Paavente af denne forceredes nemlig Indførselselen i 1891 i den Grad, at der i dette Aar importeredes omtrent det dobbelte af Gjennemsnitsimportkvantummet i tre Aaret 1888—1890, hvilket androg til ca. 29 300 Std. Det i 1891 indførte Kvantum skulde saaledes kunne strække til baade for Aar 1891's og 1892's Behov.

Under disse Omstændigheder og da der i 1892 yderligere indførtes ca. 13 000 Std., var det ikke venteligt, at Indførselen i 1893 skulde antage større Dimensioner end som skeet.

Det sidst forløbne Aars Importkvantum fordeltes saaledes som følger paa de forskellige trælastexporterende Lande:

Norge	555 Std.
Sverige	8 854 —
Finland	5 212 —
Russiske Østersøhavne	1 801 —
Russiske Havne ved det hvide Hav	4 140 —
New Brunswick (spruces)	883 —
Nordamerikas Forenede Stater (Pitch Pine)	1 247 —
Indien (Teak)	287 —

Sum 22 979 Std.

Hvad specielt Importen fra Norge og Sverige betræffer, kan det nævnes, at disse Lande, men navnlig Norge have tabt Terrain i Concurreren i de sidste Aar. Af Gjennemschnittsimporten i Treaaret 1888—1890, 29 300 Std., faldt nemlig 12 789 Std. eller 43 % paa svensk Trælast og 3 509 eller 12 % paa norsk Trælast, medens af det i Aaret 1893 indførte Kvantum 22 979 Std., kun henholdsvis 38 % og 2.4 % faldt paa Trælast fra Norge og Sverige. Derimod er Importen fra Finland forholdsvis steget.

Af den i 1893 indførte svenske Trælast, 8 854 Std., kom kun 2 325 Std. i svenske Fartøier (udelukkende Dampskibe), 470 Std. kom med et norsk Dampskib og Resten med fremmede, væsentlig engelske Skibe.

Den fra Norge stedfundne, ubetydelige Indførsel, 555 Std., foregik udelukkende under norsk Flag og i Dampskibe.

Træmasse. Ifølge Opgave fra Toldkammeret udgjorde Totalindførselen af Træmasse i Aaret 1893 ca. 4 610 Tons fordelt saaledes som følger mellem de forskjellige Lande, fra hvilke Import finde Sted:

	Mekanisk Masse.	Chemisk Masse.
Sverige	Tons 1 198	Tons 47
Norge	— 2 518	— 275
Danmark	— 52	— 21
Tydskland	— 94	— 218
Belgien	— 92	— 55
England	—	— 10
Østerige	—	— 30

Sum Tons 3 954 Tons 656

Sammenlignet med de nærmest foregaaende tre Aar stiller Indførselen sig saaledes, naar mekanisk og chemisk Masse regnes under et:

	Fra Norge.	Fra Sverige.	Fra andre Lande.	Ialt
Aar 1893 . . .	2 793 Tons	1 245 Tons	572 Tons	4 610 Tons
„ 1892 . . .	6 789 —	1 236 —	434 —	8 459 —
„ 1891 . . .	4 170 —	1 858 —	527 —	6 562 —
„ 1890 . . .	4 170 —	728 —	584 —	5 482 —

En betydelig Formindskelse i Importen fandt saaledes Sted i 1893 og den falder som det vil sees udelukkende paa Norge. Af det Kvantum der er opført under Rubriken „andre Lande“ turde forøvrigt endel være norsk Produkt, importeret indirekte over Tydskland eller Belgien.

Saagodtsom al den direkte fra de forenede Riger importerede Træmasse ankom under resp. norsk og svensk Flag.

Jern og Staal.

Importen af Stangjern udgjorde:

		Fra Sverige.	Fra andre Lande.	Ialt.
Aar	1893	1 693 Tons	7 Tons	1 700 Tons
”	1892	3 024 —	63 —	3 087 —
”	1891	2 400 —	1 278 —	3 668 —
”	1890	1 255 —	250 —	1 505 —

Af Staal i Stænger anføres der at være ankommet:

		Fra Sverige.	Fra andre Lande.	Ialt.
Aar	1893	96 Tons	62 Tons	158 Tons
”	1892	51 —	124 —	185 —
”	1891	87 —	146 —	233 —

Af Hestekosøm indførtes:

		Fra Norge.	Fra Tydskland.	Fra Belgien.	Ialt.
Aar	1893	155 Tons	214 Tons	17 Tons	386 Tons
”	1892	166 —	196 —	—	362 —
”	1891	200 —	Opgaver mangler.		
”	1890	218 —	do. do.		

For anden Søm og Spigers Vedkommende forekommer der i Toldvæsenets Lister ingen Import fra Norge eller Sverige, hvorimod der opføres 33 Tons som ankommet fra England og 1 Ton fra Belgien.

Isimporten fra Norge indskrænkede sig i 1893, ligesom i Aaret 1892, til 3 mindre Ladninger udgjørende tilsammen 865 Tons. Fra andre Lande fandt ingen nævneværdig Indførsel Sted. Is er forøvrigt Gjenstand for Fabrikation hersteds i temmelig betydelig Udstrækning.

. Spiritus.

Fra Norge ankom	36 488 Liter i 1893
mod	49 210 — i 1892
	12 048 — i 1891
og	47 271 — i 1890

Det meste heraf sendtes angivelig videre til Cognacsdistriktet.

Tydskland er fremdeles det Land hvorfra Spiritusimportørerne i denne Del af Frankrige hente sin hovedsagelige Forsyning. I 1893 anføres der at være bleven indført til Bordeaux fra Tydskland 167 000 Liter ren Alkohol imod 220 000 Liter i 1892.

Følgende — efter officielle Opgaver opstillede — Tabel udviser den Udstrækning, i hvilken endel andre Artikler, der ere Gjenstand for Udførsel fra Norge og Sverige, i det nu forløbne Aar ere blevne importerede hertil*):

*) For Sammenlignings Skyld hidsættes ogsaa tilsvarende Opgaver for de nærmest foregaaende Aar, forsaavidt som Materiale hertil haves.

Vareslags.	Aar.	Vægt eller Maal- enhed	Fra Sverige.	Fra Norge.	Fra andre Lande.	I alt.	Anmærkninger.
Zinkmalm	1893	Tons	790	—	11 096 *)	11 886	*) Fra Spanien, Grækenland og Alger.
	1892	—	600	—	21 932	22 532	
Huder og Skind . . .	1893	Kg.	1 265	20 410 *)	3 508 342	3 530 017	*) Indirekte Import tør derhos have fundet Sted.
	1892	—	—	34 000	10 257 600	10 291 600	
	1891	—	—	7 700	19 684 300	19 692 000	
	1890	—	2 400	15 000	17 589 200	17 606 600	
Peltsværk	1893	—	—	76	6 353	6 429	
Stokfisk	1893	—	—	—	120 808 *)	120 808	*) Denne Vare, der er ankommen via Holland, er formentlig norsk Produkt.
	1892	—	—	100	189 698 *)	189 798	*) s. o.
Torskerogn	1893	—	—	—	519 491 *)	519 491	*) Heraf 300 000 Kg. fra de store franske Fiskerier og 100 000 Kg. fra Nordamerika. 109 000 Kg. der er indført fra Holland, turde være norsk Produkt.
	1892	—	—	—	322 736	322 736	
	1891	—	—	—	155 980	155 980	
	1890	—	—	124 400	395 716	520 116	
Torskelevertran . . .	1893	—	—	3 283	1 032 907 *)	1 036 190	*) Deraf 852 000 Kg. fra de store franske Fiskerier, 159 000 Kg. der er indført fra Holland, turde delvis være norsk Produkt.
	1892	—	—	—	792 414	729 414	
Hvalolie	1893	—	—	8 357	4 346 *)	12 703	*) Fra England.
	1892	—	—	6 026	8 180 *)	14 206	*) s. o.

Vareslags.	Aar.	Vægt eller Maal- enhed	Fra Sverige.	Fra Norge.	Fra andre Lande.	I alt.	Anmærkninger.
Marineret og anden konserveret Fisk, der- iblandt Anchovis*)	1893	Kg.	—	1 350	143 894	145 244	*) Af Sardinier, som nemlig ikke indbefattes i denne Rubrik, ind- førtes 3 075 271 Kg., næsten alt fra Portugal og Spanien.
	1892	—	16	3 096	130 352	133 464	
Røgesild	1893	—	—	2	252 *)	254	*) Fra Holland og England.
Fiskelim	1893	—	—	2 026	582	2 608	
Vildt	1893	—	9	95	192	296	
Kondenseret Melk . .	1893	—	—	6	38 528 *)	38 534	*) Væsentlig fra Schweitz.
	1892	—	—	1 007	20 133 *)	21 140	*) s. o.
Havre	1893	Quint.	—	—	178 022 *)	178 022	*) Væsentlig fra Rusland, Nord- amerika og Algier.
	1892	Kg.	—	—	7 561	7 561	Fra Algier.
	1891	—	540 000	—	1 211 000	1 751 000	
	1890	—	Opgaver mangler.			9 007 000	
	1889	—	do. do.			14 410 000	
Melasse	1893	Tons	439	—	10 740	11 179	
	1892	—	1 311	—	10 459	11 770	
Øl	1893	Kg.	66	3 702	479 240 *)	483 008	*) Væsentlig fra Holland.
	1892	—	—	4 335	504 325 *)	508 660	*) s. o.
	1891	Liter	76	3 024	512 491	515 591	
	1890	—	3 008	4 243	493 051	500 302	
Punsch og andre Likører	1893	—	16	338	37 174 *)	37 528	*) Væsentlig fra Holland og Tysk- land.
Hø	1893	Kg.	—	600	3 006 728	3 007 328	
Tjære (vegabilsk) . .	1893	—	—	—	2 799 *)	2 799	*) Næsten udelukkende fra Tysk- land.
	1892	—	—	340	—	340	
Papir	1893	—	1 581	—	258 958	260 539	

Vinhandelen. Importen af udenlandske Vine til Bordeaux androg i Aaret 1893 til 103 000 000 Liter, heraf fra Spanien 73 700 000 Liter, Alger 20 200 000, Tyrkiet 3 500 000, Italien 2 900 000, Grækenland 1 270 000, Østerrige 870 000, Tunis 314 000, Portugal 146 000 og fra forskellige andre Lande 100 000, ialt 103 000 000 Liter, imod 140 500 000 Liter i Aaret 1892. Denne betydelige Formindskelse turde nærmest være foranlediget ved det rige Udbytte, som Vinavlen i Departementet Gironde gav i det nu forløbne Aar og som anslaaes til 492 800 000 Liter, imod 184 380 000 Liter i 1892, 244 522 000 i 1891 og 159 394 000 i 1890.

Ifølge officielle Opgaver var Mængden af de fra Bordeaux exporterede Vine i de sidste fire Aar.

	1893.	1892.	1891.	1890.
Liter	82 117 000	83 330 000	86 124 000	104 880 000

Som det vil sees, er siden Aaret 1890 Exporten gaaet ned med over 20 %.

Af forrige Aars Exportkvantum udførtes 76 555 000 Liter paa Fad og 5 562 000 paa Flasker, hvoraf til Norge 211 310 Liter paa Fad og 38 423 paa Flasker.

For Norges Vedkommende aftog Exporten, udgjørende ialt i 1893 249 733 Liter, imod i 1892 446 899, 1891 740 000, 1890 530 000.

Den ovenfor konstaterede Formindelske i Efterspørgselen efter Bordeauxvine, hvilken for en stor Del maa tilskrives den Omstændighed at visse Markeder gennem høje Toldsatser ere blevne saa godt som lukkede, gjør selvfølgelig et betydeligt Skaar i Glæden over det exceptionelt store Udbytte af 1893 Aars Vinhøst her i Departementet. Priserne for den nye Vin have i Vinter været lave.

Af fransk Brændevin udførtes ifjor herfra 4 713 000 Liter, nemlig 3 212 000 Liter paa Fad og 1 501 000 Liter paa Flasker, mod tilsammen 4 881 000 Liter i 1892, 5 708 000 L. i 1891 og 6 446 000 L. i 1890. Af denne Vare afsendtes:

	1893.	1892.
Til Norge, paa Fad	323 435 Liter	321 300 Liter
— — — — — Flasker	5 797 —	6 214 —
Ialt	329 232 Liter	327 514 Liter

Foruden Vine og Brændevin maa nævnes følgende Artikler, som i 1893 have været Gjenstand for Export herfra til de forenede Riger:

Blommer (Prunes). Heraf udførtes til Norge 22 176 Kg. Totaludførselen af denne Vare, der spiller en ganske stor Rolle i Bordeaux's Handel, androg til ikke mindre end 11 350 890 Kg., deraf over Halvdelen til England.

Terpentinolie (Essence de térébenthine). Af denne Artikel udførtes til Norge 5 700 Kg. Ialt udførtes 1 660 911 Kg.

Fjæder af Dun (Plumes à lit). Til Sverige exporteredes 36 752 Kg., imod 40 000 Kg. Aaret forud. Totaludførselen var 418 000 Kg., hvoraf over Halvdelen til England.

I denne Forbindelse skal sluttelig nævnes en Exportartikel, som har Interesse for de forenede Riger gennem den Adgang til Fragtfortjeneste, den undertiden give vore Skibe, nemlig Pitprops.

I 1893 udførtes der heraf over 349 000 T., næsten udelukkende til England.

Daniel Danielsson.

Havre.

Skrivelse dateret 15 Marts 1894.

Oversættelse af et fransk Regjeringsdekret af 1 December 1893 angaaende de Regler, der i Mangel af anden Overenskomst mellem Parterne, i Frankrige skal gjælde for Stuvning af Varer ombord i Handelsfartøier.

Den franske Republiks Præsident bestemmer, efter Forestilling fra Handels-, Industri- og Kolonial-Ministeren og i Henhold til Lov af 20de December 1892, der lyder som følger:

(Kun en Paragraf). Reglerne for Stuvning af Varer ombord i Handels-skibe skal fastsættes ved Dekreter; samt efter at have hørt Le Conseil d' Etat, — at

§ 1 følgende Regler skal, i Mangel af anden Overenskomst, anvendes ved Stuvning af Varer ombord i Handelsfartøier.

Første Afsnit.

Varer af enhver Slags med Undtagelse af løst Korn og flydende Sager.

§ 2. Alle Slags Varer, som kunne tage Skade ved Fugtighed, skal beskyttes ved Bedding og Mellemlæg, der idetmindste skal have følgende Dimensioner:

1. For Varer i Fade, Fustager, Paktønder og Kasser, undtagen for Sæbes Vedkommende, skal Beddingen være 17 Centimeter høi, at regne fra Fartøiets Bundgarnering, 17 Cm. i Slaget, ligesom der langs Skibssiden skal findes et Mellemlæg af 3 Cm.s Tykkelse.

2. Beddingen for Varer i Sække, Baller og Pakker skal idetmindste være 25 Cm. høi i Bunden og Slaget, ligesom Mellemlægget langs Skibssiden skal være 5 Cm. tykt.

3. For Sæbes Vedkommende er det tilstrækkeligt at have en Bedding af 4 Cm.s Høide i Bunden og i Slaget samt et 3 Cm.s Mellemlæg langs Skibssiden.

Der gjøres Undtagelse for Fartøier med dobbelt Bund eller med Vandballast, for hvilke man i Bunden kun kan fordre en 10 Cm.s Træbedding.

Overgarnering, som ikke er kalfatret, ansees som Bedding, forudsat at den har en Høide af 16 Cm. i Bundpartiet.

I Træskibe regnes Mellemlægget langs Skibssiden fra Garneringen; i Jernskibe regnes det fra den indre Kant af Spantet.

§ 3. Paa de drevne Mellemdæk og paa de ligeledes kalfatrede Gulv, som lægges paa Underrumshjelkerne, skal Vandets Cirkulation overalt sikres ved en 3 Cm. høi Bedding lagt tverskibs eller langskibs, men med Tverkanaler, og Spygatrænder paa Styrbords og Bagbords Side for Vandets Aføb.

§ 4. Alle Rum, der benyttes af Besætningen, Proviantrum og alle indre Rum skal være forsvarlig kalfatrede og forsynede med Spygatrender paa Styrbords og Bagbords Side for Vandets Afløb samt ved Skottet have en 8 Cm. høi kalfatret Planke for at forhindre Vandet fra at trænge ind i Mellemdækket eller i Rummet.

§ 5. Træ, som benyttes til Underlag eller Bedding, skal være tørt; de Træstykker, som anbringes langs med Skibssiden, skal være fastgjort til Garneringen, saaat de ikke glider under Skibets Bevægelser.

Swampagtige Legemer eller Ballast, som let kan bedærve Ladningen, ansees ikke for Bedding. Dette gjælder Sand, Jord, Kul, Ler, Kalk, Salt, Phosphate og andre lignende Stoffe. Et Træmellemlag af 7 Cm.s Tykkelse er i dette Tilfælde obligatorisk. Dersom Ballasten bestaar af Sand eller Jord, skal Garneringen være drevet eller Fugerne belagt med Lister og Lægter tilstrækkelig høit til at forhindre Sand og Jord fra at falde ned i Aabningerne mellem Spanterne.

Favnetræ og lignende Træsorter, Elefanttænder Kokospiber etc. kan ikke tjene som Stuvetræ eller Mellemlæg; de skal behandles som tørre Varer.

§ 6. Tilfældige Mellemvægge, som anbringes i Rummet, saavelsom Metaldækstøtter skal bedækkes med Matter, Seildug eller anden Beklædning; Master, Pullerter og Pumpesod samt Kjettingkasser skal beklædes med et Trælag af 3 Cm.s Tykkelse.

§ 7. Varer, som kan bedærves ved direkte eller indirekte Berøring, skal ikke stuves ovenpaa eller ved Siden af hinanden.

Alle Slags tørre Varer, som er stuvede ovenpaa Tønder, Dunke eller Fæde, indeholdende flydende Sager, skal være adskilt fra samme ved et Træmellemlæg af 3 Cm.s Tykkelse.

Alle Slags Last, som udvikler Uddunstninger, som kan bedærve nærliggende Varer saasom visse vegetabiliske og mineralske Essenser, kreosotholdige Træsorter etc., kan kun indlades i adskilte Rum.

§ 8. Saltede Huder skal stuves i horizontale Lag med Hoved, Mave og Hale langs Skibssiden og med en 25 Cm.s Bedding. De skal gennemtrækkes med Saltlage. Der gjøres Undtagelse for Huder i Pakker, som skal afleveres saaledes, som de er blevene modtagne.

Tørrede Huder skal stuves med Hoved, Mave og Hale langsmed Skibssiden paa en Bedding af 25 Cm.s Høide i Bunden og i Slaget; ikke nogen Hud af Ladningen maa benyttes som Mellemlæg.

Tørrede Huder og alle Varer, som let kan tage Skade ved Fugtighed, skal, naar de er placerede ovenpaa saltede Huder, være adskilt fra samme ved et 15 Cm. tykt Trælag.

Ben, som benyttes som Bedding, skal være bedækkede med Bord af idetmindste 3 Cm.s Tykkelse.

§ 9. I de saakaldte Vandtanker skal der ikke anbringes Varer, medmindre de er garnerede indvendig med en Beklædning af 3 Cm.s Tykkelse, og medmindre de er blevene vel rensede og befriede for Fugtighed.

§ 10. Ombord i Dampskibe skal de Skot, som adskiller Maskin- og Kjedelrummene fra Lasterummene eller andre Aflukker, være fjernede fra Varerne ved Hjælp af hele Træskot, løbende langs Rummets hele Høide, samt adskilte fra Jernpladen ved et tomt Rum, saaat Varerne befinder sig i en Afstand af 20 Cm. fra Kjedelskottet og 10 Cm. fra Maskinskottet. Den varme Lufts Udstrømning fra det tomme Rum skal sikres ved Anbringelse af Luftrør passende placerede paa hver Side.

De samme Foranstaltninger skal træffes for Mellemdækkenes Vedkommende, paa det Sted, hvor Skorstenene er anbragte, dog saa at det omhandlede tomme Rum kun skal være 10 Cm. stort.

§ 11. Varer, som let kan bedærves ved Støv, skal ikke indlastes i Kulboxerne.

§ 12. Jernbaneskiner og flade eller profilerede Jernstænger skal stuves i Form af Gitter, og Fartøiets Side skal beskyttes ved et stærkt Jern- eller Træ-Mellemlæg for det Tilfælde, at de indlastede Kvantiteter paakræver saadanne Forsigtighedsregler.

I dette Tilfælde skal Forskydning forebygges ved at forhindre Jernets Glidning, idet man mellem Jernstykkerne lægger endel Trælægter, fordelte paa Lastens hele Høide.

Alle tomme Rum langs Skibssiden skal fyldes med Træstykker forsvarelig sammentrængt, og den hele Ladning skal være fastkilet under Dæksbjælkerne med løse Støtter placerede her og der paa Planker, lagt tværskibs.

I Tilfælde af at Jernbaneskiner eller flade og profilerede Jernstænger skulde være lastede paa Dæksbjælker af Jern, saa skal disse isoleres ved Hjælp af Træ, saaat de ikke direkte bærer det ovenpaa stuvende Jern.

Andet Afsnit.

Alle Slags løst Korn og Frø.

§ 13. Ethvert Fartøi af idetmindste 400 Tons Drægtighed, som indtager løst Korn eller Frø, skal være forsynet med en Pumpesod af saadanne Dimensioner, at en Mand kan komme ind i den og arbejde i samme. Man skal kunne komme ind i Pumpesoden enten gennem et Mandehul i øverste Dæk eller gennem en fri fra Agterlugen løbende Gang i Mellemdækket, men ikke i noget Tilfælde gennem Storlugen.

§ 14. Beddingen skal have en Høide af 27 Cm. over Bundgarneringen og af 27 Cm. i Slaget, ligesom der skal findes et Mellemlæg af 3 Cm.s Tykkelse langsmed Skibssiden.

§ 15. Beddingerne og Mellemlæggene skal være fuldstændig bedækkede med Seildug eller Matter for at forhindre, at Kornet gaar igjennem.

§ 16. I Fartøier med Aabninger i Garneringen skal dennes Mellemrum være omhyggelig fyldt samt bedækket med Matter, Seildug eller andet Slags Beklædning for at hindre, at Kornet trænger igjennem og for at sikre Vandets Afløb til Pumperne.

I Fartøier med fuld Garnering skal Skibssidens Mellemlæg være bedækket med Matter eller Seildug lige til det øvre Dæk.

§ 17. Maskin- og Kjedelrummene i de Dampskibe, som er lastede med Korn eller Frø, skal isoleres fra Ladningen i Overensstemmelse med Bestemmelserne i § 10.

§ 18. I ethvert Fartøi af 400 Tons Drægtighed og derover skal Luftvekslingen i de Rum, hvori Korn eller Frø findes indtaget, sikres ved Luft-rør eller faste eller løse Ventilatorer.

3die Afsnit.

Vine, Spirituosa, Olier og i Almindelighed alle Slags flydende Sager.

§ 19. Fade, som indeholder flydende Sager, skal, dersom de er af samme Dimensioner, stuves i horizontale Lag med Spundshullet opad, saaat Bundstaverne befinder sig i en lodret Stilling.

Fadene skal have Udbuningen fri saavel i Bunden, som langs Skibssiderne og være fastgjort med fire solide Kiler paa Halsen, ligesom alle tomme Rum paa Skibssiden skal fyldes. Det er forbudt at stuve Fadenes Udbuninger ovenpaa hinanden. Ethvert Fad i det første Lag i Underrummet eller paa Mellemdækkene skal hvile paa to Underlag eller to Tverbjelker forsynede med Kiler, forat ikke Udbuningen skal bære Vægten af den ovenpaa samme stillede Ladning.

Stuvning i horizontale Lag fordres ikke, naar Fadene er af forskellige Dimensioner, eller naar Fenheden af Fartøiets Linier fuldstændig er til Hinder derfor; men de ovenfor opregnede Regler skal iagttages.

§ 20. Under Dækket skal Fadene ikke stuves i mere end

6 Lag	} for et Indhold af	}	indtil 249 Liter
5 -			fra 250 til 399 Liter
4 -			- 400 - 699 —
3 -			700 Liter og derover.

Efterat man har stuvet tre, fire, fem og sex Lag efter ovenstaaende Anvisning, saa er Anbringelse af faste eller løse Mellemdæk obligatorisk i Rummenes hele Længde, selv under Lugerne.

§ 21. Maskin- og Kjedelrummene i de Dampskibe, som er lastede med flydende Sager, skal være adskilt fra Ladningen i Overensstemmelse med de i § 10 givne Forskrifter.

§ 22. Fadene skal for det Tilfælde, at de, i Kraft af det i § 229 i Code de commerce omhandlede skriftlige Samtykke fra Befragteren, er placerede paa Dækket, enten staaende eller liggende, stuves i et eneste Lag og forsvarlig fastgjøres til hinanden, og er det ikke tilladt at stille noget ovenpaa dem.

De liggende Fade skal hæves paa Underlag, saaat Vandet med Lethed kan løbe ned.

I Spardækkene og Mellemdækkene kan Fadene stuves staaende paa Betingelse af, at de kun danner et eneste Lag, og at ikke noget er lastet ovenpaa dem.

Paa selve Spardækket tillades ikke nogen Last bestaaende af flydende Sager paa Fade.

§ 23. I Underrummene ansees ethvert Fad, som staaar eller er stillet tværskibs, som uforsvarlig stuvet.

4de Afsnit.

Almindelige Forholdsregler.

§ 24. Varer for hvilke nærværende Reglement ikke indeholder specielle Bestemmelser, skal stuves med al den Omhu og Forsigtighed, som deres Natur kræver.

§ 25. Skipperen er, efter Omstændighederne forpligtet til at holde Lugerne forsvarlig lukkede og tildækkede med to Presenninger omhyggelig spigrede til eller fastgjorte ved Stænger til Lugekarmen.

§ 26. Handels-, Industri- og Kolonial-Ministeren er overdraget at iværksætte nærværende Dekret.

Cagliari.

Aarsberetning dateret 15 Mai 1894.

Fra Norge ankom til Hovedst. 1 norsk Skib dr. 466 Ton med Ladning.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedstationen med Ladning 2 norske Skibe dr. 2 223 Ton, og i Ballast 3 dr. 1 452 T., samt til Vicekonsulaterne i Ballast 5 dr. 4 926 T., ialt 11 dr. 9 067 T., hvoraf Dampskibe 7 dr. 7 149 T. Bruttofragter Kr. 5 040 fra Norge og Kr. 31 280 fra Udlandet.

Til Norge afgik fra Hovedst. med Ladning 1 norsk Skib dr. 281 T., Bruttofragt Kr. 3 305. Til Udlandet afgik fra Hovedst. med Ladning 3 dr. 2 558 T. og i Ballast 2 dr. 1 302 T., og fra Vicekonsulst, med Ladning 5 dr. 4 926 T. Bruttofragt Kr. 99 221.

Der ankom 7 svenske Skibe dr. 4 147 T.

For Havari eller Ordre ankom 3 norske Skibe dr. 2 414 T.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 262.95, ved Vicekonsulaterne Kr. 312.77, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 156.38. Af svenske Skibe ved Hovedstationen Kr. 263.33. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 682.66. Expeditionsafgifter af norske Exp. Kr. 150, af svenske Kr. 90.

Skibsfart. Det forløbne Aar har givet bedre Resultat end det foregaaende for de forenede Rigers Skibsfart paa Cagliariis Distrikt, saavel med Hensyn til Fartøiernes Antal som Drægtighed.

Følgende Siffre viser

				Aar 1893 sammenholdt med 1892.			
Norske Fartøier	11 dr.	9 067 Tons		4 dr.	1 328 Tons		
Svenske Do.	7 -	4 147 —		1 -	767 —		
Ialt Fartøier				18 dr.	13 214 Tons	5 dr.	2 095 Tons

Den norske Skibsfart forøgedes altsaa med 7 Skibe dr. 7 739 Tons; den svenske med 6 Skibe dr. 3 380 Tons. For begge Lande tilsammen udgjør Tilvæksten 13 Skibe med 11 119 Tons.

Cagliariis Havn besøgte ifjor af følgende Nationers Skibe: Britiske 42 dr. 38 282 Tons, Italienske 266 dr. 72 488, Franske 1 dr. 940, Øster.-Ung. 2 dr. 724, Norske og Svenske 13 dr. 8 288, Belgiske 2 dr. 1 956, Hollandske 1 dr. 823, Græske 6 dr. 5 809, Amerikanske 9 dr. 3 822, andre Nationers 13 dr. 10 909, ialt 355 Skibe dr. 144 441 Tons.

Indførsel fra de forenede Riger. Som sædvanlig indførtes direkte fra Norge en Ladning af ca 450 Tons Is og fra Sverige en Do. af ca. 200 Std. Trævarer. Indirekte over Italiens Fastland indførtes mindre Partier Jern, Beg, Fisk og Tjære.

Udførsel til de forenede Riger bestod udelukkende af Salt som udskibedes med norske, svenske, italienske og østerrigske Skibe.

Handelsbevægelsen i Cagliari til og fra Udlandet udgjorde ifjor:

Import Lire 7 230 490 mod 7 685 325 i 1892, en Formindskelse af Lire 454 835, som falder paa Bomuld, Silke, Skind, Krystalarbeider, Metaller og deraf tilvirkede Varer.

De vigtigste Indførselsartikler vare: Kaffe Lire 893 940, Bomuld 54 613, Uld 92 832, Trævarer 400 587, Skind 44 339, Petroleum 209 202,

Jern og Staalvarer 361 311, Hamp & Lin 11 970, Stenkul 811 219, Stentsøi & Glas 36 181, Kornvarer 4 008 490, Fisk & Madvarer 71 869.

Exporten beløb sig til Lire 12 853 760 mod Lire 18 729 150 i 1892, altsaa en Formindskelse af L. 5 875 390, som falder næsten helt og holdent paa Malme.

De vigtigste Udførselsartikler vare: Vin L. 948 347, Salt L. 290 608, Trækul L. 1 200 000, Kork L. 92 700, Huder L. 242 616, Malme L. 9 276 730, Ost L. 155 135, Mandler L. 524 985.

Salt. Heraf produceredes ca. 180 000 Tons og udførtes til Udlandet ca. 30 000 T. Priserne varierede mellem L. 8—9 pr. T.

Agerbrug. Som Følge af Regnmangel var Høsten høist ugunstig. Korn gav usædvanlig liden Afkastning. Vingaardene gav bedre Udbytte og Udslibningen af Vin var meget livlig især til Østerrig-Ungarn, som besørgetes for det meste af østerrigske Dampskibe.

Fædrift. Af samme Grund, af Mangel paa Vand og Græs, var forrige Aar for denne Bedrift høist ugunstigt, og beregner man at ca. $\frac{1}{3}$ af Hornkvæg og Faar skulle være omkomne paa Sardinien.

Tunfisket slog ifjor Feil. Udbyttet var ikke halvt saa stort som forrige Aars, idet det kuns beløb sig til 417 Tons mod 1 024 Tons i 1892.

Koralfangsten vedbliver at være ubetydelig. Kun 450 Kg. Korall blev fanget ifjor.

Bergværksdriften. Produktionen af Malm udgjorde 158 302 T. til en Værdi af Lire 15 168 344 udvundet af 88 Miner.

Udslibningen skede fra Carloforte til Italien, England, Belgien og Holland. I denne Fart have fundet Sysselsættelse 5 norske Dampskibe.

Kul fra England indførtes med engelske Skibe ca. 30 000 Tons.

Hvede fra Sortehavet. Heraf importeredes ca. 20 000 T. mest dels med engelske og græske Fartøier, medens forhen flere norske Skibe vare emploierede i denne Fart.

Fragtmarkedet. Følgende Fragter noteredes:

Kul fra England 6—7 sh. pr. Ton.

Hvede fra Sortehavet 14 frcs. pr. Ton.

Salt til Østersøen 10 frcs pr. Ton.

Middelkurserne i Cagliari have fluktueret mellem Lire 28 og 29 for £ og 110—115 % paa Paris.

P. Pernis.

Trinidad.

Aarsberetning dateret 19 Mai 1894.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 11 norske Skibe dr. 4 312 T., og i Ballast 11 dr. 4 530 T., ialt 22 dr. 8 842 T., hvoraf 1 Dampskib dr. 403 Ton. Bruttofragt £ 2 835.

Til fremmede Lande afgik med Ladning 18 norske Skibe dr. 7 513 Ton og i Ballast 6 dr. 2 175 T., ialt 24 dr. 9 688 T., hvoraf 1 Dampskib dr. 403 T. Bruttofragter £ 6 232. Erlagte Konsulatafgifter £ 32 - 19 - 1.

Indførselen var £ 2 270 885 og Udførselen £ 2 320 824.

Dyrkningen af Kakao tiltager stadig, skjøndt Salgsværdien gik ned i 1893. Med faa Pengeudlæg kan en Person leve af at dyrke dette Træ. Exporten udgjorde £ 615 470.

Prisen paa Sukker var i Aaret meget lav, men de forbedrede Maskiner, der nu bruges paa de fleste Plantager, giver noget Udbytte, da der uddrages forholdsvis mere Sukker af Sukkerrørene med mindre Udgift. Dyrkningen er tiltaget i 1893 og betydelige Strækninger Skov er nedhugget for at give Plads for Sukkerrør. Det Meste gik til de forenede Stater.

Produktionen af Molasse var omtrent uforandret; den exporteredes især til de forenede Stater, Canada, samt til Martinique for Fabrikation af Rum.

Prisen paa Kokusnødder var paa Grund af stor Export fra Ceylon meget lav og Plantere og Udskibere led store Tab, hvilket foranledigede dem til at indføre forbedrede Maskiner og fabrikere Olie af Nødderne; denne benyttes meget her af Hinduerne som Fødemiddel.

Asfalt, der udvindes af en naturlig Sø her, udføres i store Kvantiteter til alle Verdensdele i to Kvaliteter, en, som først koges her og udskibes i Tønder, og den anden, der er raa og lastes løs i Skibene, hvor den atter bager sig sammen og maa tages ud ved Hjælp af Hakker.

Rum, lavet af Molasse, konsumeres for det Meste hersteds.

Planter. For nogle Aar siden oprettede Regjeringen et Anlæg her, hvori dyrkes alle Slags Frugttræer, som Kakao, Kaffe, Muskatnød, Apelsiner, Citroner, Mangos etc., hvilke sælges til Plantere her og paa Nabøerne.

Regjeringen har ogsaa Opmærksomheden henvendt paa Opdrætning af Kreaturer. Zebu Racen trives godt her og giver det Offentlige god Indtægt, da alle Nabøer indfører herfra, og de aarlige Salg ofte giver høje Priser. De bruges især som Trækoer.

Indførselen af Fyrstikker er betydelig aftaget, da den herværende Fabrik beskyttes stærkt af en høi Importtold.

Fragterne var i Aaret meget lave, især paa Grund af de forskellige Dampskibsliniers Konkurrence, idet en ny Linie søger at vinde Indpas.

Handelen var noget stille, skjøndt Veiret var meget gunstigt for Sukker og Kakao; men paa Grund af bedre Maskiner og Sporveie paa Sukkerplantagerne, samt forbedrede Tørrehuse for Kakao behøves færre Arbeidere, hvorfor ogsaa mindre Penge kommer i Omløb. Der vil blive en stor Forbedring, naar den foreslaaede Jernbane tvers igjennem Øen er bleven aabnet, hvilket vil give Adgang til Dyrkning af det Indre og let Udskibning derfra.

Skibsfart. Paa Grund af den ringe Handel gik Skibsfarten tilbage. Der ankom saaledes af de forenede Rigers Skibe, kun 28 mod 36 i 1892.

Den 2 Mai 1893 gik Kaptein Ellingsen af norsk Bark „Comorin“ med 3 af hans Folk i Drift ved Cedros paa Sydkysten under en stærk Strøm, medens de skulde gaa ombord. Efterat have været ude i 3 Dage, og efterat jeg havde gjort mit Yderste for at redde dem, samt skaffet et hurtigt Seilfartøi for at opsøge dem, blev de fundet ved Kysten af Venezuela i en meget forkommen Tilstand, halv forhungret og uden Vand; alene en Dag mere, og de vilde være omkommet af Udmattelse og Mangel paa Føde.

Christan Schoener.

Colombo (Ceylon).

Aarsberetning dateret 28 Marts 1894.

Til Hovedstationen ankom fra fremmede Steder med Ladning 10 norske Dampskibe dr. 13 971 Ton, der alle afgik til fremmede Steder. Til Point de Galle ankom 8 norske Dampskibe dr. 15 718 T. fra fremmede Steder.

Der ankom 1 svensk Skib dr. 318 T.

Der synes ikke at være nogen direkte Handel med Sverige og Norge, men saavidt det kan erfares finder en liden Del svensk Jern og Staal Veien hertil over England og kontinentale Havne, men hvor meget, og om i stigende Mængde, kan ikke siges, da der ikke findes særskilte Opgaver herom.

Der er ogsaa nogen Handel med Sikkerhedsfyrstikker, men jeg antager, at denne er bleven alvorlig paavirket af japanesiske Fyrstikker, der synes at være afholdt af Konsumenterne og som, da de produceres i et Land med Sølvmyntfod, har en betydelig Fordel for Varer indført fra Europa.

Fred. W. Bois.

I n d h o l d: Cagliari S. 569. — Colombo (Ceylon) S. 572. — Havre S. 525, 565. — Trinidad S. 570.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 13.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1894

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

Washington.

Aarsberetning dateret 27 Marts 1894.

Det forløbne Aar er bleven et Mærkeaar i de Forenede Staters Udviklingshistorie ved følgende to Begivenheder: Verdensudstillingen i Chicago og den store Pengekrise, hvilken sidste naaede sit Høidepunkt just under Udstillingstiden; de to foregaaende større Kriser i 1857 og 1873 antoges at hidrøre henholdsvis fra overdrevne merkantile Kreditforhold og industriel Overproduktion, medens Unionens Sølvgivning hovedsaglig faar Skylden for 1893's Krise; som samtidigt virkende Aarsager maa dog formentlig betegnes de sidste Aartiers altfor høit drevne Spekulationer især i fast Eiendom, overdrevne Arbeider- og Tjenerløkker og som Følge deraf altfor høit opdrevene Levnetsomkostninger. Saagodtsom alle Jernbane- og Industri-artikler faldt betydeligt i Værdi, og talrige større Selskaber kom under Administration. Som et eiendommeligt Træk bør anføres, at det under flere Maaneder var forbundet med de største Vanskeligheder at erholde kontante Penge; Aarsagen hertil var, at Almenheden, som frygtede for at saagodtsom enhver Bank vilde suspendere sine Betalinger, tog ud alle sine deponerede Penge og selv opbevarede de Summer, som ellers ere forvarede i Bankernes Kjældere; under nogle Maaneder beregnede flere større Banker en Præmie af 5 % blot for at udlevere Kontanter. I Juli og August udfærdigedes der i New York og de større Steder Clearing-House Certifikater til en Værdi af henved 70 Millioner Dollars, og dette Middel hvortil der nu altid gribes for at afværge en overhængende og forbigaaende Fare, viste sig ogsaa denne Gang virksomt; var det ikke her i rette Tid bleven benyttet, er det vanskeligt at vide, hvorvidt selv de solideste Banker vilde have kunnet overleve August Maaned. Den 1ste November vare alle Certifikater atter inddragne.

Krisens Vendepunkt indtraf i samme Øieblik som Kongressen, der var bleven indkaldt til ekstraordinært Møde i Begyndelsen af August, i Slutningen af samme Maaned ved Repræsentanthuset's Beslutning viste, at der vilde blive gjort Alvor af Ophævelsen af den da gjældende Lovgivning om et maanedligt Indkjøb for Statens Regning af $4\frac{1}{2}$ Million Unzer Sølv; selve den formelle Ophævelse fandt dog, paa Grund af de langvarige Forhand-

linger i Senatet, først Sted den 1 November; men Udfaldet var forud diskonteret, og Noteringerne havde allerede under to Maaneder vist en jevn Stigning.

En Forestilling om de ved Krisen foraarsagede Tab af Kapitaler vil kunne erholdes ved nedenstaaende Meddelelser, der ere hentede fra Dagbladenes Opgaver over Kursnoteringerne til forskellige Tider: det store Aktieselskab American Cotton Oil Co., der repræsenterer en Kapital af 20 Millioner Dollars, havde den 1 November 1892, altsaa før Krisens Begyndelse, en Notering pr. Aktie af 46; den 1 August 1893, altsaa omkring Krisens Høidepunkt, var Værdien falden til 25; den 1 Februar 1894 var den igjen 28.

American Sugar Ref. Co., med en repræsenteret Kapital af 37 Millioner Doll., havde sine Aktier til de samme tre ovennævnte Tider noterede til 111, 68 og 77.

Chicago Gas Co., med Kapital af 25 Mill., havde til samme Tider Noteringer af 94, 42 og 64.

General Electric Co., Kapital 30 Millioner, 116, 38, 35;

National Lead Co., Kapital 15 Millioner 48, 19, 28;

Distilleries & Cattle Feeding Co., Kapital 35 Millioner, 66, 14, 27.

Western Union Telegraph Co., Kapital 86 Millioner, 98, 68, 84.

National Cordage Co., Kapital 10 Millioner, 134, 12, 17; Selskabet kom under Administration den 5te Mai.

Følgende store Jernbaneselskaber bør ogsaa bemærkes:

Erie, med Kapital af 20 Mill. Doll., noteredes til de samme ovennævnte Tider 45, 9 og 12; det kom under Administration den 25de Juli;

North Pacific, Kapital 36 Millioner, havde sine Aktier noterede til 50, 8 og 17; under Administration 16de Aug;

Union Pacific, Kapital 60 Millioner, 40, 17 og 17; under Administration 13de Oktober.

Atchison, Topeka & Santa Fe, med Kapital af 102 Millioner Doll., noteredes 39, 14 og 12; kom under Administration den 23de December; en stor Del af dette betydelige Jernbaneselskabs Aktier lader til at være placerede i England;

New York, New England, med Kapital af 20 Mill. Doll., 45, 17 og 19; kom under Administration den 27de December:

Missouri Pacific, med Kapital af 47 Mill., 62, 18 og 24.

Disse Exempler kunde selvfølgelig forøges næsten i det uendelige; her skal endnu kun anføres, at et saadant Jernbaneselskab som New York Central med sin Kapital af 90 Millioner, sin stærke Trafik og mønsterværdige Administration, fra 111 paa førstnævnte Tid noteredes til henholdsvis 97 og 101; Illinois Central, ogsaa et af de solideste Selskaber, med Kapital af 50 Millioner, noteredes til samme Tider i 100, 89 og 93.

Ifølge paalidelige Opgaver indstillede ikke mindre end 642 Banker sine Betalinger under Aaret; deres opgivne Passiva udgjorde tilsammen 211 Millioner Doll. Disse to Tal maa betegnes som overordentlige og vise bedre end noget andet Krisens Udstrækning; bestemte tilsvarende Talopgaver for de foregaaende Aar foreligger ikke, men Antallet af fallerede Banker under almindelige Aar synes ikk at overskride 12; den umaadelige Forøgelse fra 12 til over 600 taler for sig selv uden nogen Kommentar.

Med Hensyn til Agerbruget kan det anføres, at saavel Hvede- som Byghøsten var ringere end i det foregaaende Aar, Mais- og Bomuldshøsten derimod noget højere. Tallene er for Hvede, Mais og Bygs Vedkommende:

	Hvede.	Mais	Byg.
	Mill. Bush.	Mill. Bush.	Mill. Bush.
1893	400	1 650	641
1892	516	1 628	661
1891	612	2 060	738
1890	399	1 490	523
1889	490	2 112	751

Uagtet den betydelige Aftagen i Afkastningen for Hvedes Vedkommende, have Priserne aldrig været saa lave som nu; ved Aarets Slutning var Prisen i New York $65\frac{1}{2}$ cent pr. Bushel mod 80 i 1892 og 1.04 i 1891. I Vesten skal der endog være bleven solgt Hvede til 35 c. pr. Bushel.

Produktionen af Bomuld i 1893 anslaaes til 7 275 000 Baller mod 6 717 142 i 1892; Prisen angives at være lavere end nogensinde før, nemlig 6.99 cts. pr. B mod 8.4 i 1892.

Produktionen af Støbejern vedblev i den første Halvdel Aaret at være ligesaa betydelig som under det foregaaende Aar, det vil sige, den gik op til omtrent 5 Millioner Tons; i den sidste Halvdel af Aaret derimod led Jernindustrien, ligesom enhver anden Industri i Landet, under Trykket af Krisen; i Begyndelsen af Mai vare 251 Masovne i Virksomhed, men af disse arbejdede der den 1ste Oktober kun 114.

Ogsaa paa den udenlandske Handel viste Krisen sin Indflydelse, idet Importen, der havde været særdeles betydelig under de første 6 Maaneder, var forholdsvis ligesaa ubetydelig under Aarets sidste Halvdel.

Værdien af den samlede Import under Aaret anslaaes til 776 Mill. Doll. mod 840 i 1892. De toldfrie og de toldbare Artikler fordele sig paa dette Beløb med henholdsvis 417 og 359 Mill.

De vigtigste Indførselsartikler vare:

Sukker	til Værdi af 124 Mill. Doll.
Kaffe	— — — 84 —
Kemikalier, Farver, Lægemidler	— — — 46 —
Uld og Uldvarer	— — — 44 —
Silkevarer	— — — 35 —
Raasilke	— — — 18 —
Bomuldsvarer	— — — 30 —
Jern og Jernarbejder	— — — 29 —
Hamp, Stry og Varer deraf	— — — 24 —
Huder	— — — 22 —
Frugt	— — — 20 —
Guttapercha	— — — 17 —
Træ og Trævarer	— — — 15 —
Tobak	— — — 14 —
Vin	— — — 8 —

Af de importerede Varer indførtes den største Del, nemlig Varer til en Værdi af 572 Mill. Doll., i fremmede Dampskibe, i udenlandske Seilskibe indførtes der Artikler til en Værdi af 49 Mill. Doll., og i indenlandske Seilskibe Varer for 51 Mill. Doll.

De vigtigste Udførselsartikler vare:

Bomuld	til en Værdi af 204 Mill. Doll.
mod 217 Mill i 1892.	

Hvede og Hvedemel	til en Værdi af 151 Mill. Doll.
mod 195 Mill. i 1892.	
Mais	— — - 28 —
mod 42 Mill. i 1892.	
Flæsk	— — - 40 —
Svinefedt	— — - 35 —
Parafin	— — - 38 —
Jern og Staalarbeider	— — - 30 —
Tobaksblade	— — - 23 —
Bomuldsvarer	— — - 22 —
Læder og Lædervarer	— — - 13 —

Værdien af den samlede Export anslaaes til 855 Mill. Doll. mod 923 i 1892 og 957 i 1891. Ogsaa den største Del af Udførselen, nemlig Varer til Værdi af 670 Mill., foregik i udenlandske Dampskibe; i udenlandske Seilskibe udførtes der Varer for 68 Mill., i indenlandske for 25 Mill.

Mellem de forskellige Næringer fordeler Exportværdierne sig saaledes:

Landbrug	619 Mill. Doll
Fabriker	117 —
Skovprodukter	28 —
Bjergværksprodukter	22 —
Fiskerier	5 —
Diverse	4 —

De Lande i Europa hvortil de største Kvantiteter Bomuld udførtes, vare som sædvanligt England, Tydskland og Frankrige; de forskellige Arter af Fødevarer saavel som Parafin udførtes fornemmelig til England.

Da Totalværdien af Udførsel viser et Overskud over Indførselsværdien af 78 Mill. Dollars, skulde man ogsaa for 1893's Vedkommende have ventet en betydelig Import af Guld; istedet derfor udførtes der Guld til et Beløb af 7 Mill., et ringe Beløb i Sammenligning med 1892's 59 Mill.; af Sølv udførtes der for 28 Mill. mod 14 Mill. i 1892. Erfaringen fra forrige Aar har altsaa atter godtgjort, hvor lidet Ind- og Udførselen af ædle Metaller har med Vareudbyttet eller den saakaldte Handelsbalance at gjøre. Derimod viser ogsaa det forgangne Aars Erfaring Indflydelsen af Fondsbørsens Stilling, idet der i Aarets første 6 Maaneder, altsaa førend Krisens egentlige Begyndelse, udførtes Guld til et Beløb af 61 Mill. Doll. Paa Krisens Høidepunkt, altsaa i August Maaned, strømmede imidlertid Guld til Landet; i den nævnte Maaned alene til et Beløb af 41 Mill. Disse Summer vare bestemte til Indkjøb af Obligationer og Aktier, som just paa den Tid solgtes til Panikpriser, og anvendtes formodentlig ogsaa til korte Laan; Diskontoen holdt sig nemlig under længere Tid i 40 til 60 % regnet pr. Aar, og gik endog under de værste Dage op til 74 %.

Til de Forenede Stater ankom der i 1893 489 000 Emigranter mod 543 000 i 1892. Det er en Selvfølge, at de daarlige Tider og den deraf førnævnte Arbeidsløshed er den fornemste Aarsag til denne Formindskelse. Paa den anden Side haandhævedes de Love, der søge at forhindre Indvandring af Folk, som ikke ere sunde og arbeidsføre, meget strengt.

De ankomne Emigranter tilhørte følgende Nationaliteter:

Fra Storbritannien	ankom	106 000	mod	107 000	i 1892
„ Tydskland	—	90 000	—	118 000	i —
„ Italien	—	70 000	—	60 000	i —
„ Østerrige-Ungarn	—	66 000	—	70 000	i —
„ Norge og Sverige tilsammen	—	51 700	—	55 000	i —
„ Rusland	—	51 000	—	52 000	i —
„ Danmark	—	8 000	—	10 000	i —
„ Holland	—	8 000	—	8 000	i —
„ Frankrige	—	5 000	—	5 000	i —
„ Schweiz	—	5 000	—	7 000	i —

Det største Antal kom, som sædvanligt, over New-York, hvor der ialt landede 403 000 Indvandrere; 30 000 kom over Philadelphia, 28 000 over Boston og 21 000 over Baltimore.

De Beløb, som herfra under Aarets Løb ere blevne opkrævede og hjemsendte til Fordel for Nordmænd og Svensker, udgjøre tilsammen Kr. 143 977; heraf sendtes til Norge Kr. 80 193 og til Sverige 63 784.

Med Hensyn til det direkte Vareudbytte mellem Norge og Sverige samt de Forenede Stater kan anføres, at Værdien af de Varer, som i Fiskalaaret 1893 (der altsaa ender den 30 Juni) indførtes fra de forende Riger, udgjorde 4 176 000 Doll.; samt af dem, som udførtes dertil, 4 084 000 Doll.

Den førstnævnte Sum fordeler sig paa følgende Maade:

Bøger, Kort o. l.	til Værdi af	52 000	Doll.
Gede- og andre Skind	—	91 000	—
Sild	—	155 000	—
Saltet Makrel	—	122 000	—
Tackjern	—	74 000	—
Stangjern	—	557 000	—
Staalbarrer	—	126 000	—
Jern- eller Staalounge	—	1 153 000	—
Fiskolie	—	87 000	—
Træmasse	—	1 124 000	—
Diverse	—	417 000	—

Af ovennævnte Varekvantiteter er der til Chicago direkte ankommet Artikler til en Værdi af 198 000 Doll.; det vil altsaa sige, at saa meget er der bleven toldbehandlet efter at være bleven transporteret dertil under Toldsegl. Den langt overveiende Del af Importen toldbehandles imidlertid i selve New-York og spredes saa derfra videre til alle Dele af Landet. Denne Omstændighed gjør det overmaade vanskeligt at erholde paalidelige Opgaver over, hvor meget af hver Vare der konsumeres i Staterne i det Indre af Landet.

Det kan endnu ikke med Sikkerhed forudsiges, hvilken Virkning den nye Toldtarif, hvortil Forslaget endnu er Gjenstand for Kongressens Forhandlinger, vil faa for norske og svenske Varers Vedkommende; Forslagets enkelte Paragrafer kunne nemlig endnu undergaa store Forandringer, inden Loven sluttelig om adskillige Maaneder antages. Men Udsigterne maa betegnes som gode; gennem Udstillingen i Chicago ere Handlende og Konsu-

menter blevne gjorte bekendte med de norske og svenske Exportgjenstandes gode Egenskaber, og det vil nu afhænge af Handelsstandens og de Industri-drivendes Foretagsomhed og Forretningsdygtighed, i hvilken Udstrækning den kommende Tarifs Bestemmelser kan komme vore Næringer og vor Export tilgode.

Værdierne af de forskjellige Varer, som i sidste Fiskalaar, altsaa indtil den 30 Juni 1893, udførtes til Norge og Sverige, opgives officielt saaledes:

Agerbrugsredskaber	til en Værdi af	65 000 Doll.
Rug	—	22 000 —
Hvede	—	525 000 —
Hvedemel	—	360 000 —
Raa Bomuld	—	570 000 —
Gjødningsstoffer	—	146 000 —
Jern- og Staalarbeider	—	72 000 —
Saalelæder	—	472 000 —
Parafin	—	959 000 —
Saltet Kjød	—	105 000 —
Flæsk	—	110 000 —
Svinefedt	—	192 000 —
Oleomargarin	—	174 000 —
Smør	—	2 700 —
Tobaksblade	—	29 000 —
Diverse	—	275 000 —

Hoslagt vedlægges (Bil. A, B, C og D) fire fra Vicekonsulaterne i Chicago, Madison og St. Paul modtagne Indberetninger om vedkommende Staters Handel med Norge og om de dersteds boende norske Emigranternes Forhold, om hvilke Indberetninger det ærbødigst henstilles, at de in extenso maa blive trykte i den udkommende Samling af Aarsberetninger.

Chicago. (Indberetning fra Vicekonsul Lindgren). Herved tillader jeg mig efter Legationens Ønske at meddele noget over Norges Vareudbytte med Staten Illinois i 1893. Det er kun lykkedes mig gennem det henværende Toldkammer at erholde Værdien af de forenede Rigers Export hid, saa mine Forsøg paa at faa Norges særskilt er mislykket.

Værdien af Norges og Sveriges Export hid sidste Halvaar 1892 var: Juli \$ 1 943, August 7 242, September 15 938, October 29 573, November 32 943, December 19 565, ialt \$ 107 204 og i 1893:

Januar . . .	\$ 15 603	Mai . .	17 424	September . . .	6 378
Februar . . .	11 101	Juni . .	9 277	Oktober . . .	28 055
Marts . . .	7 435	Juli . .	13 534	November . . .	48 610
April . . .	7 791	August .	17 415	December . . .	15 766
Ialt i 1893	\$ 198 389.				

Følgende underhaanden erhvervede Oplysninger kan meddeles om nogle af Norges Exportartikler:

Stokfisk har saaledes efter den almindelige Mening havt et godt Marked i Aaret. Ved denne Vare gjælder det mere end nogen anden udelukkende at sende prima Kvalitet. Amerikanerne er meget nøie herpaa, og

daarlig Kvalitet er næsten usalgbar. Nogen Klage har der dog været over formegen Blanding af forskellige Sorter. Flækket Rotskjær er mest eftersøgt, hvorimod Rundstokfisk var meget vanskelig at sælge. Importen fra Norge beregnes i 1893 til 250 000 Kg.

Makrel. Den norske Makrel nyder i alle de forenede Stater stor Anseelse. Hovedmarkedet har siden længere Tid tilbage været Boston. Priserne har dog her i 1893 været meget lave, hvorfor en hel Del Exportører i Norge har tabt ikke faa Penge. Af endel Handlende er Importen af denne Vare beregnet til ca. 2 000 Barrels.

Sild. Den norske Sild staar ligesom forannævnte Vare i stor Anseelse og har utvivlsomt en god Fremtid for sig. Paa Saltningen har der været nogen Klage. Exportørerne i Norge bør ogsaa være forsigtige ved Forsendelsen af Sild om Sommeren, da den ofte let bedærves.

Skind- og benfri Sild eller saakaldt Appetitsild har havt et godt Marked, og videre Export heraf har uden Tvivl de bedste Udsigter.

Ansjovis. Under sædvanlige Forhold har denne Vare med norske Mærker havt et godt Marked, men i forrige Aar modtog Staten Illinois for store Sendinger fra alle Kanter, og Importørerne her har endog ikke turdet indløse Varerne fra Toldboden, hvilket har bevirket, at Regjeringen har solgt dem til Vragpriser. Den norske Import i 1893 anslaaes til $1500\frac{1}{2}$ Barrels.

Sardiner. I 1892 havde denne Vare et fortræffeligt Marked, hvorimod det Modsatte var Tilfældet i 1893. Befolkningen har nemlig paa Grund af de daarlige Tider ikke Raad til at fortære den. Den eneste mig bekendte Klage i 1893 var mod Oliens ofte daarlige Kvalitet.

Helleflyndre kan antagelig med Tiden faa en god Fremgang her, men hidtil har Markedet været ubetydeligt fra Norge.

Benløs Fisk fra Norge udbreder sig jevnt, men langsomt.

Fiskeboller synes endnu ikke at faa rigtig Fremgang her, men har utvivlsomt en stor Fremtid, naar Varen bliver mere bekendt blandt Amerikanerne.

Ost fra Norge har endnu ikke opnaaet noget videre Renomé her, og det er vel tvivlsomt, om den kan sælges i nogen stor Skala. Gammelost, Appetitost og Gjedeost er de mest udbredte Sorter her. Forsøg gjøres ofte paa at efterligne den norske Gjedeost.

Skind af Gjød, Faar og Kalv er indført hid fra Norge. Et godt Marked kan muligens beredes for Gjedeskind, da disse er toldfri, men de to andre Sorter kan under de fleste Omstændigheder faaes her langt billigere.

Tran. Den norske Tran er her vel kjendt og staar høit i Pris (fra 18—20 pr. Tønde). Hovedmarkedet for norsk Tran er New York.

Medicintran fra Norge begynder at blive mere og mere kjendt her, men har endnu ikke faaet noget nævneværdigt Marked.

Utvivlsomt sender Nordmændene sine Varer altfor meget i Konsignation, hvilket i de fleste Tilfælde bliver til Forhandlernes Fordel, men mindst til de norske Exportørers. De bedste Udsigter for en forøget Export fra Norge til U. S. er antagelig for Fiskeprodukter. For Amerikanere burde

enhver Nation altid fremholde, hvad den eier og kan opvise, hvorfor jeg ogsaa tror, at den norske Vareomsætning i Fiskeprodukter her fik en god Støtte ved Norges udmærkede Fiskeudstilling under den herværende Verdensudstilling i 1893.

Herved tillader jeg mig at meddele Følgende om de norske Emigranternes Stilling i Staten Illinois i 1893.

Nordmændene har ligesom Svenskerne vundet stor Tillid her i Landet ved sin Arbejdsdygtighed, Redelighed og Duelighed. Siden længere Tid tilbage har Chicago været et Centrum for norsk Immigration. Skjøndt det kan ansees fordelagtigt, at de norske Emigranter i den første Tid holder sammen med sine herboende Landsmænd for hos dem at erholde de første Instruktioner, burde de dog efterhaanden mere søge at blande sig med Amerikanerne end de nu gjør, dels for bedre at lære Sproget, dels for derved bedre at kjende Landets Sæder og Skikke. Af dem, som mangler disse Egenskaber drager Amerikanerne ofte Fordel.

De norske Emigranter holder sig i Almindelighed saavel som en hel Del andre Nationer altfor meget i Byerne. For dem, som er opfødt paa Landet i Norge turde det saaledes anbefales at søge Arbejde hos Jordbrugerne, hvor de i Regelen kan samle langt flere Penge end i en By og bedre kan skaffe sig noget for sig selv. Lønnen for saadant Arbejde var i det forløbne Aar fra 15—18 \$ pr. Maaned med Kost og Husrum. De Nordmænd, som er vant med Søen, og de som har været Sømænd, tager ofte Hyre paa Fartøier i Michigan Søen, hvor de sædvanlig til en Begyndelse faar \$ 2 om Dagen med Mad og Soveplads. I forrige Aar oversteg dog disse Lønninger sjelden \$ 1.50. Jernbane- og Sagarbejdere faar som oftest Arbejde gennem de saakaldte „Employment Offices“, og saadant Arbejde er i 1893 her i Staten betalt med for de førstnævnte \$ 1.25 til \$ 1.40 pr. Arbejdsdag, og de sidstnævnte fra \$ 18—22, Mad og Husrum, alt pr. Maaned. Entreprenørarbejder af saadan Art er betalt med fra \$ 1.50 til \$ 1.75 pr. Arbejdsdag.

De, som har de bedste Udsigter i Byerne, er dygtige Haandværkere. Norske Snedkere er meget eftersøgt, og saadant Arbejde er i 1893 betalt med fra \$ 2 om Dagen. Inden hvert Haandværk findes en saakaldt „Union“, hvortil de fleste Haandværkere maa slutte sig, da disse Foreninger inden de fleste Næringer bestemmer Priserne for de forskjellige Slags Arbejder. Lønningerne inden Haandværkerkredsene vexler meget, og en Nyankommen faar sjelden mere end \$ 1.50 pr. Arbejdsdag. Fabrikarbejdere og Arbejdere uden speciel Fagøvelse har i 1893 faaet fra \$ 1.25 til \$ 1.50 pr. Arbejdsdag.

Norske Tjenestepiger er meget efterspurgt, dels paa Grund af sin Arbejdsdygtighed, dels for sin Venlighed, og saadant Arbejde betales med fra \$ 2—7 pr. Uge. Norske kvindelige Emigranter faar ogsaa ofte Plads i Fabrikker, Butikker etc.

Arbejdsløsheden her i Illinois var i 1893 usædvanlig stor. Grunden hertil ligger i de over hele Landet raadende daarlige Tider, og hvad især Chicago betræffer, i at Verdensudstillingen har hidlokket Folk fra alle Nationer, hvoraf den største Del er blevet tilbage som arbejdsløse. Det synes dog, at Advarsler om dette Forhold har virket i Norge, da et betydeligt mindre Antal norske Emigranter er hidkommet efter den 1 Juli 1893 end i 1892.

Da her endnu hersker Krise, og Fabriker og Firmaer, der har sysselsat en Mængde Mennesker, er ophørt, maa jeg paa det oprigtigste tilraade enhver, som har paatænkt at emigrere hid til Illinois for at søge Arbejde, indtil Videre at opsætte dermed i Afventende af bedre Tider.

Madison (Wisconsin). Indberetning fra Vicekonsul Halle Stensland.

Foranlediget ved Gesandtskabets Anmodning om at afgive Indberetning om Stillingen og Forholdene blandt de hertil Staten indvandrede og nu-boende Nordmænd, som og òm hvorvidt de er tilfredse i de ny Forhold, skal jeg tillade mig at meddele som følger:

Mange af de tidligere til Wisconsin indvandrede Nordmænd nedsatte sig i flere af de bedste Strøg af Staten og er et stort Antal af dem og deres Efterkommere naaede frem til Velstand og tildels Rigdom, selv under herværende Maalestok. Endflere er naaede frem til en i økonomisk Henseende sorgfri Stilling. Senere ankomne Indvandrere har maattet reise længere vest i Staten, hvor Landet tildels er mere ujævnt og tildels mindre frugtbart eller ogsaa bevokset med stor Skov, som og til en Tid længere fra Jernbaneforbindelser, og har Fremskridtene der været mere langsomme idetheletaget. At der er stor Forskjel i Formuesforholdene paa mange, ja helst paa de fleste Steder, er en Selvfølge, thi medens der er dem, som kan komme frem næsten hvorsomhelst, er der andre som ingensteds kan slaa sig igjennem og som aldrig opnaar økonomisk Uafhængighed, selv under de gunstigste Forholde.

Mange af de i den vestlige Del af Staten boende Gaardbrugere (som og tildels længere øst) staa endnu i Gjæld for Kjøb af Land og dets Bebyggelse, saavel som Besætning, men som Regel kommer de noksaa godt ud af det. Tilfredsheden med Forholdene maa være almindelig, da jeg aldrig hører nogen Klage over at de er flyttede hid. At der ogsaa her klages over trange Tider, selv om Anledningen ikke er ret stor, er ingen Sjældenhed.

De i Byerne boende Haandværkere tror jeg slaar sig godt igjennem og mange er velstaaende. Mange af de stræbsomste og mest forretningsdygtige er blevne meget velstaaende. Andre lever fra „Haanden til Munden“ ogsaa her, hvilket de sandsynligvis vilde have gjort andetsteds, selv under de gunstigste Forholde. Under vore nærværende ugunstige økonomiske Forhold, maa Tilstanden blandt Arbeidsbefolkningen i de større Byer være mindre gunstig, helst blandt dem som arbejder eller har arbejdet i Fabrikker, som enten helt eller delvis er standsede. Fabrikdriften er imidlertid her i Staten af forholdsvis mindre Betydning om end just ikke af noget ringe Omfang. Men disse mindre gunstige Forholde er forhaabentlig, som sædvanlig, blot en Overgang.

Værst stillede er formentlig de af vore Landsmænd, som er eller sædvanlig har været beskæftigede med Grubearbejde, der nu for en stor Del er standset. Vor væsentligste Grubedrift er Jernmalm. Støtens Skovdrift er ogsaa af stor Udstrækning og beskæftiger en Mængde Mennesker.

Uagtet gentagne Forsøg, har jeg ikke været istand til at erholde nogen statistisk Opgave over eller om der fremdeles foregaar nogen Indvandring af Nordmænd hertil Staten. Den antages dog at være forholdsvis ubetydelig, da det fri og lettilgængelige Land for det meste er optaget. Ifølge den officielle Folketælling af 1890 var der her i Staten 65 696 Nordmænd (Mænd og Kvinder) født i Norge. Disses Børn, Børnebørn osv.

regnes som Indfødte, og tælles som saadanne. Deres Antal maa være det mangedobbelte naturligvis.

Det samlede Antal af Nordmænd som er indvandrede hertil Landet, (de Forenede Stater) fra 1873 til 1892, begge inklusive, angives til 298 100. For Aaret 1892 14 462, og for de tre Maaneder som ender med 30 Juni 1893, til 8 855.

I Politiken har vore Landsmænd ikke været saa paatrængende som andre Nationaliteter, og har kun fire opnaaet at komme i Statsemeder og hvoraf 3 i mere underordnede. I Statens Overhus har der blot været to, men i Underhuset et større Antal. Dog har ingen formaaet at gjøre sig særlig bemærket i saa Henseende. I Countyembeder (Amtsemeder) har de været og er de fremdeles i betydeligt Antal, særlig hvor der er mange Nordmænd boende. Som Embedsmænd og Forretningsfolk, taaler vore Landsmænd at sammenlignes med hvemsomhelst anden Nation af Indvandrere og som Borgere og Naboer anses de som hørende til de allerønskeligste.

Fraregnet mine allernærmeste Paargørende, har jeg aldrig villet opmuntre til Udvandring fra Norge, uagtet Forholdene her i flere Henseender er mere lovende, da Fædrelandet har staaet og fremdeles staar for mig som det kjæreste Sted paa Jorden og mit Barndomshjem haaber jeg aldrig at glemme.

Mellemhandelen mellem de forenede Riger og de Forenede Stater maa være forholdsvis ubetydelig, forsaavidt angaar denne Stat. Indførselen angives til Milwaukee i 1893, vor fornemste Handelsstad, til blot 1 798 Dollars. Udførselen til de Forenede Riger maa være betydelig større, væsentlig Mel og andre Fødevarer, (Kjød og Flesk), men Kvantiteten er vanskelig at komme til Kundskab om, da det ikke forsendes direkte. Indførselen foregaar fordetmeste over Chicago, i Staten Illinois, og hvorfra andre Stater faar sin Forsyning af norske og svenske Varer.

Jeg skal her tillade mig at tilføie at en af vore Landsmænd som ankom hertil meget ung, har opnaaet at faa Sæde i Kongressens Underhus. Tilbøieligheden er, i saadanne Tilfælde, at de gaar op i det amerikanske og tabes for Norskheden, og hvad der særlig er af norske Interesser her tillands. I intellektuel Henseende staar Nordmændene ikke tilbage for nogen. De har oprettet og underholder et stort Antal af høiere Skoler ved frivillige Gaver, men det er en Selvfølge, at Retningen er henimod det engelske og amerikanske Sprog, der mer og mer gjør sig gjældende og det af Nødvendighed. Vore norske Prester gjør det sig til Opgave at befordre og fremme Skolevæsenet i betydelig Grad blandt vore Landsmænd herover, og deres Bestræbelser i saa Henseende er ikke uden Frugt.

I det Hele taget, maa Stillingen og Forholdene her ansees som forholdsvis gunstige.

St. Paul (Minnesota). (Indberetning fra Vicekonsul E. H. Hobe).

I Henhold til den mig tilstillede Opfordring, om at indsende Opgave over sidste Aars Handel mellem Minnesota og Norge, samt Oplysninger om Immigration og Indvandreres Forholde i Minnesota og Syd- og Nord-Dakota, giver jeg mig herved den Ære at afgive følgende Indberetning.

Toldvæsenet i St. Paul og Minneapolis har velvilligst givet mig en fuldstændig Fortegnelse over de forskjellige fra Norge importerede Fiskevarer, og viser det sig, at der gjennem Toldstationen i St. Paul siden 1 Januar s. A., har været fortoldet 3 108 Td. Sild, 38 690 Pd. Tørfisk og

hermetiske Sager til en Værdi af \$ 4 434 00. Gjennem Toldstationen i Minneapolis har der i samme Tidsrum været fortoldet 440 Tdr. Sild, 13 228 Pd. Tørfisk og hermetiske Sager til en Værdi af \$ 544.00.

Ovengivne Tal repræsenterer dog langt fra Omsætningen af Fiskevarer i Minnesota, da de fleste en gros og Detailhandlere i St. Paul, Minneapolis og Duluth, istedetfor at importere sine Varer direkte, udelukkende køber af Importører i Østen. En ganske nøiagtig Opgave over Omsætningen er det derfor vanskelig at give, men af Mænd, som kjender denne Forretningsgrens Omfang, paastaaes det, at mindst 6—7 000 Tdr. Sild, 90—100 000 Pd. Tørfisk og hermetiske Sager til en Værdi af 7—8 000 Dollars har sidste Aar fundet Forbrugere i Minnesota. Omendskjønt Omsætningen i det sidste Aar har været større end i de foregaaende Aar, ere dog alle Handlere enige om, at Forbruget vilde have været meget større, om man ikke havde havt en for dette Land enestaaende finansiel Krise, hvilken har havt til Følge, at saavel en gros som Detailhandlere ikke har købt flere Varer end høist nødvendigt for at greie sig igjennem. Det er imidlertid et konstateret Faktum, at Efterspørgslen for norske Fiskevarer stiger med hvert Aar, og Importører udtaler som deres Mening, at Fiskeforeningen i denne Del af Amerika vil blive meget stor for det kommende Aar, og at Exportører hjemme kan vente sig en ganske livlig Afsætning, da Oplaget her ikke paa de sidste ti Aar har været saa udsolgt som nu.

Det bør kanske her bemærkes, at en Del Forretningsmænd har gjort den Erfaring, at mindre Exportører i Norge og Importører i Østen ikke saa sjelden sender Varer af en meget daarlig Kvalitet ud til denne Del af Landet, idet de tilsyneladende er af den Mening, at det ikke er saa nøie med Varernes Kvalitet her i Vesten. Dette har dog Forretningsmænd her vist dem at være en Feiltagelse, idet den Slags Varer som Regel enten returneres til Afsenderen eller bliver solgt for en Spotpris. Skandinaver her, som andre Steder, er meget gode Fiskekjendere, og hvis de ikke kan faa det bedste af den Slags, unnlader de hellere at købe, og dette er Kjøbmændene vel vidende om.

Indtil for et Aars Tid siden havde skotsk og hollandsk Sild et ganske betydeligt Marked her i Vesten, men den har nu næsten helt maattet vige Pladsen for den norske Vare, paa Grund af dennes meget finere Kvalitet. Omsætningen af nedlagte Ansjovis, Fiskeboller, røgede Sardinier og Sild i Tindaaser tiltager for hvert Aar paa Grund af disse Varers udmærkede Kvalitet og den gode Behandling, som man øiensynligt giver dem.

Makrel synes ogsaa at have faaet et Marked her i Vesten; ialfald meddeler et en gros Firma, at det har modtaget en Forsending Makrel fra Norge, som hvad Kvalitet angaar ikke kan overgaaes af nogen anden de endnu har seet, og Handlende forudsiger for næste Aar en betydelig forøget Efterspørgsel for norsk Makrel.

Som ovenfor bemærket, er mindre Exportører i Norge ikke saa nøie med hvad Slags Varer de sender herover, hvilket maaske tildels maa søges i den Omstændighed, at de er ude af Stand til at konkurrere med de større Firmaer og ikke har Kjendskab til, hvad Markedet herover kræver, og dels at deres Forbindelser her er saa daarlige, at de ikke vil risikere at sende andre Varer end saadanne, som ikke kan omsættes hjemme. Jeg har bragt i Erfaring, at Mænd, som her, hvor de er kjendte, ikke har Kredit for fem Dollars, har været i Stand til at faa sig Varer tilsendt fra norske eller svenske Exportører for flere tusinde Dollars. Som Regel foregaar Transaktionen paa den Maade, at Modtageren her først faar en liden

Forsending, som han prompt betaler for derved at indgyde Afsenderen mere Tillid, hvorefter han næste Gang ordner en større Forsending. Det hænder imidlertid ofte, at denne sidste aldrig bliver betalt, da Vedkommende nu har opnaaet sin Hensigt — har faaet Varerne, og afsætter dem for hvad han kan faa for dem. Jeg vil derfor raade Afsendere til at iagttage den største Forsigtighed i saa Henseende, hvilket kan ske ved at sætte sig i Forbindelse med herværende Banker eller Forretningsmænd, der ville være i Stand til at give de fornødne Oplysninger med Hensyn til Vedkommendes finansielle Stilling.

Idet jeg nu gaar over til at behandle Nordmændenes Forhold i Minnesota, Syd- og Nord Dakota, skal jeg anføre, at jeg har tilladt mig at gaa helt tilbage til den tidligste Immigrationsperiode, for derved bedre at kunne belyse Aarsagen til de bestaaende Forhold.

Minnesota organiseredes som et Territorium ved en Beslutning af Kongressen den 3die Marts 1849, og indlemmedes som selvstændig Stat i det nordamerikanske Forbund eller Union i 1857. Paa den Tid, da Territoriet blev organiseret, havde det en Befolkning af ca. 6 000, hvoraf 7 — siger og skriver syv — Nordmænd.

Den norske Indvandring til Minnesota tog egentlig først sin Begyndelse i 1851—52. Paa denne Tid bosatte en Del Nordmænd sig i Countierne Fillmore og Houston (i den sydøstlige Del af Staten), og disse tog Initiativet til Dannelsen af de senere saa stærkt voxende og blomstrende norske Kolonier i disse Countier, hvortil der efterhaanden sluttede sig flere og flere Nordmænd fra Iowa og Wisconsin, i hvilken sidste Stat havde dannet sig større Nybyggerkolonier saa tidlig som i 1839—44.

Efterretningen om Minnesotas Aabning for Nybyggere blev snart Signalet for en stor direkte Udvandring til denne Landsdel fra Norge, og den Folkesværm, som i hin Periode søgte sin Lykke paa amerikansk Grund, lededes nu efterhaanden hovedsagelig til nævnte Stats ubebyggede, frugtbare Sletter.

Det var i den norske Indvandnings første Periode mest almindeligt, at vore Landsmænd bosatte sig i Landdistrikterne, medens Byerne for den væsentligste Del grundlagdes af Irlændere og Tyskere, samt Amerikanere fra Østen, som var draget ud til det rige Territorium for at gjøre Karriere og blive rige paa en kort Tid. Naar vore Landsmænd saaledes fortrinsvis valgte Landbruget som deres Næringsvei, da maa dette utvivlsomt først og fremmest søges i den Omstændighed, at de fleste af dem kom fra Landdistrikterne i Norge, hvorfor det faldt dem mest naturligt her at søge deres Erhverv ved samme Beskæftigelse, hvortil de fra Børnsben var vante i Fædrelandet. Hertil kommer, at Forbundsregjeringen under den saakaldte „Homestead“-Lov tilbød særdeles gunstige Vilkaar for Erhvervelse af Landeiendomme, mod at Nybyggerne forpligtede sig til at dyrke et vist Areal i et bestemt Tidsrum — en Ordning, der selvfølgelig i høj Grad maatte bidrage til Landets hurtige Opdyrkning og Bebyggelse. I denne Forbindelse bør det heller ikke forbigaaes, at Jernbanekompagnierne stillede meget rimelige Betingelser for saadanne, som ønskede at købe Landeiendomme. Disse Kompagnier havde saavel af de Forenede Staters Regjering som af Staten Minnesota modtaget meget betydelige Subsidier i Form af store Landstrækninger langs deres Baner, og det var dem jo magtpaaliggende, at

de størst mulige Arealer heraf blev dyrket, hvilket var ensbetydende med en forøget Godstrafik og deraf følgende større Fortjeneste.

Med Kommunikationsmidlerne stod det forøvrigt yderst slet til i denne første Nybyggerperiode. I Regelen maatte vore Landsmænd kjøre fra 30 til 50 engelske Mil til nærmeste Marked med sine Produkter, ofte med Fare for at fryse sig fordærvet ude paa de aabne, sporrøse Sletter om Vinteren. Efterhaanden som Kommunikationen udviklede sig og nye Byer sprang op rundt om i Kolonierne, forbedredes jo dette Forhold, og ligesom der nu opstod en livligere Handelsforbindelse, samt aabnede sig nye Markeder for Landbrugsprodukterne, saaledes blev der ogsaa snart almindelig Velstand blandt Landmændene -- en Velstand, hvori vore Landsmænd i rigt Maal er blevne delagtiggjorte.

Kommunikationsmidlernes hurtige Udvikling, Byernes Bebyggelse og den tiltagende Udvandring fra Byer og Kjøbstæder i Norge af Haandværkere, Mekanikere, Handelsfolk osv., hvilke i Regelen fortrinsvis har søgt deres Erhverv i samme Næringsgren som hjemme, bidrog senerehen til at lede Udvandringsstrømmen fra vort Fædreland til de større Byer, hvor de Indvandrede fandt et godt og lønnende Marked for deres Arbeide. Eiendomspriserne var i den første Tid ikke saa høje som de senere er blevne, og mange norske Haandværkere kunde den Gang med forholdsvis ringe Opofrelse skaffe sig eget Hjem. Mange af vore Landsmænd har ved forstandig Spekulation i faste Eiendomme i Byerne grundlagt en pen Formue. Gjennemgaaende er saavel de norske Haandværkere som almindelige Arbeidere selvhjulpne, uagtet Byerne for Tiden er næsten overfyldte af Folk og Konkurrencen derfor meget stor i saagodtsom enhver Næringsgren.

Det vil sees af Ovenstaaende, at omend vore Landsmænd i Emigrationens første Periode fortrinsvis valgte Landbruget som Virkefeldt, er den Tid nu forlængst forbi, da dette udgjorde deres eneste Næringsvei.

Som allerede bemærket er Nordmændene i Minnesota i gode Omstændigheder, og mange af dem, der begyndte i den gode gamle Tid, da Landet var billigt og Hvedepriserne høje, er endog blevne formuende. Pantehæftelser paa Gaardene, hvor saadanne overhovedet findes, afbetales i Regelen paa nogle faa Aar. Dog har de senere Tiders lave Kornpriser i Forbindelse med den Omstændighed, at Vexelbrug, saasom Meieridrift, Kvægavl, osv., blandt Nordmændene saavel som andre Jordbrugere i den nordvestlige Del af Staten har været saagodtsom ukjendt, lagt ogsaa vore Landsmænd adskillige Hindringer i Veien,

Gaardens Størrelse er i Regelen fra 160 til 300 Acres, hvorpaa der som antydnet hovedsagelig avles Hvede. I den sydlige Del af Staten har Nordmændene dog i den senere Tid begyndt at lægge større Vind paa mere vextende Jordbrug.

Hvad ovenfor er bleven sagt om Minnesota gjælder i Almindelighed ogsaa for de to Dakotastater. Disse blev indlemmede som fuldstændige Stater i Unionen i 1889, efter at have bestaaet som et Territorium siden 1861. Den norske Indvandring til disse Stater begyndte adskillige Aar senere end til Minnesota, nemlig omkring 1870, medens den først har antaget nogen større Udstrækning i Aarene siden 1876—82. Farmerne er ogsaa her i nogenlunde gode Formuesomstændigheder og driver saagodtsom udelukkende Hvedeavl. Det bør dog bemærkes, at mange af vore Landsmænd i Nord Dakota, og tildels ogsaa i Syd Dakota, i de senere Aar har lidt betydelige Tab ved Hagelstorme, Frost og Tørke, der paa mange Steder har ødelagt deres Grøde.

Red River Dalen — det store Dalføre paa begge Sider af Floden Red River, der danner Grænsen mellem Minnesota og Nord Dakota — er særdeles frugtbar og Jordbunden egner sig fortrinligt for Hvedeavl. Her er Nordmændene, saavel paa Dakota- som Minnesotasiden, i afgjort Flertal og nyder almindelig Velstand. Dakotas Red River Dal blev bebygget før nogen anden Del af Staten og de fleste af vore Landsmænd, der driver Jordbrug her, har erhvervet deres Eiendomme inden Homesteadloven, hvorefter de var berettigede til 160 Acres Land hver, men maae af dem har fra Tid til anden ved privat Kjøb underlagt sig store Landomraader, saa der nu findes Nordmænd i Red River Dalen, der har Eiendomme paa 600 Acres Land eller mere. I flere af de vigtigste Byer yder Nordmændene en betydelig Kontingent til Indvandrigsantallet.

Den religiøse Trang gjorde sig tidlig gjældende hos Nordmændene i Minnesota, og det er først og fremmest gennem Menighedsdannelsen i Kolonierne, at vore Landsmænd lægger for Dagen at deres Interesser hæver sig over det rent materielle, hvilket som en Følge af Forholdene nødvendigvis maatte beskæftige dem tidlig og sent i den første Tid, inden de opnaaede økonomisk Selvstændighed. Det er forøvrigt ganske naturligt, at Nybyggernes første aandelige Behov maatte ytre sig i en stærkt udpræget Religiositet. Det tildels temmelig ensomme og monotone Liv ude paa Vestens Sletter med stadigt haardt, opslidende Arbejde, blottet for enhver Adspredelse, synes i særlig Grad at have opfordret hertil.

Den norske Synode var bleven stiftet allerede i 1851, og der var saavel i Wisconsin som i Iowa og Illinois norske Menigheder spredt omkring i Nybyggerkolonierne adskillige Aar før den Tid. Ved Synodens Stiftelse samledes nu disse til et Samfund, hvis Hovedmænd var theologiske Kandidater fra Norge, der gennem Tiderne har udøvet en stor Indflydelse paa vore Landsmænd herover.

Den første norske Menighed i Minnesota dannedes i Fillmore County (Syd Minnesota) i 1857 og efterfulgtes snart af flere baade inden den norske Synode og andre Samfund, som efterhaanden stiftedes blandt de Indflyttede, indtil de norske Menigheders Tal nu antagelig naar op til tre à fire Hundrede.

De fleste af vore Landsmænd bekjender sig til den lutherske Lære, men Sekterne, særlig Methodister og Baptister, har ogsaa arbejdet med adskilligt Held blandt Nordmændene i Byerne fornemmelig da de større. I Sammenligning med Lutheranerne er der dog en forsvindende Brøkdel af den norskfødte Befolkning i Minnesota, som har sluttet sig til disse Samfund. Til Gjengjæld har hine (Lutheranerne) splittet sig i flere mindre Synoder, der ligger i en evindelig Kiv og Strid om Lærerspørgsmaal og andre Ting.

De norske lutherske Samfund har her i Minnesota megen værdifuld Eiendom. Det samme er Tilfældet for de to Dakota Staters Vedkommende, skjønt de dog ikke tilnærmelsesvis her eier saameget som i Minnesota. Værdien af Kirkeeiendomme i sidstnævnte Stat, tilhørende norske Lutheranere, andrager sig til mange hundrede tusinde Dollars og forøges stadig. Der er her alene fire norske Præsteskoler og et Dusin kirkelige Høiskoler, hvilke sidste er anerkjendte som nogle af de bedste af sit Slags i denne Del af Landet. I Syd Dakota er der to norske Skolelærerseminarier og i

Nord Dakota et norsk Akademi, der dog ikke staar direkte under Kirkesamfundets Kontrol.

Men har vore Landsmænd saaledes bragt store Ofre paa Kirkens Alter, saa følger ingenlunde heraf, at de har forsømt sig i andre Retninger. Jeg har ovenfor nærmere berørt deres økonomiske Stilling og kunde endnu tilføie, at et betydeligt Antal Nordmænd fra en tarvelig Begyndelse har arbejdet sig op til Rigdom og Velstand som Kjøbmænd og Forretningsmænd i det Hele taget, i Byerne, og nogle af de største Forretninger saavel i Minnesota som i de to Dakota Stater eies eller drives af Nordmænd. Norskfødte Læger og Advokater findes der næsten i enhver lidt større By i disse tre Stater, og mere end Halvdelen af de første har faaet sin Uddannelse ved Christiania Universitet, medens de øvrige, ligesom ogsaa de fleste af Advokaterne, ere Sønner af norsk-amerikanske Farmere eller Handelsmænd, og har modtaget sin Uddannelse ved de amerikanske Universiteter.

Ogsaa paa det politiske Omraade har Nordmændene taget aktiv Del. Den Bevægelse, der ledsagede den amerikanske Borgerkrig med den før og efter saavel som under samme førte skarpe Avispolemik undlod ikke at fæste dyb Rod ogsaa blandt vore Landsmænd og bidrog meget til paa en Gang at vække deres politiske og sociale Interesse. Ligesom vor Nationalitet var meget vel repræsenteret i selve Krigen, gjorde den paa denne Tid sit Indtog i Statens politiske Liv. Rigtignok havde ogsaa før Borgerkrigen et Par Nordmænd havt Sæder i den lovgivende Forsamling, men nogen politisk Rolle havde Statens norske Befolkning endnu ikke spillet. Hertil havde Forholdene tildels endnu været for nye, og tildels havde vore Landsmænd havt nok at bestille med at varetage sine personlige Interesser. Nu fulgte det imidlertid Slag i Slag, og de banede sig ikke alene Adgang til de lokale Embeder rundt om i Countierne, men fik efterhaanden ogsaa flere og flere Repræsentanter i den lovgivende Forsamlings begge Huse. Alt ialt har her over et hundrede Nordmænd havt Sæde siden 1860, og mange af disse har været gjenvalgt flere Gange. I de forskjellige lokale Embeder, af hvilke der er flere meget vigtige og vellønnede Stillinger, sidder for Tiden henved 150 Nordmænd. Men vore Landsmænd var ikke tilfreds med blot de mindre Tillidsposter. Deres numeriske Styrke blev jo efter som Tiden gik saa stor, at det ikke var nødvendigt at være beskeden i sine Fordringer, og allerede i 1880 finder vi en Nordmand som Minnesotas Statskasserer, og syv Aar senere valgtes en af vore Landsmænd til Viceguvernør. Der er for Tiden i Minnesota en norskfødt Guvernør (Statens høieste Embede), Statsauditor og Statssekretær. Den Mand, som nu beklæder Guvernørembedet, har tidligere i flere Terminer været Medlem af Nationalforsamlingen i Washington, og foruden ham har ogsaa to andre Nordmænd fra Minnesota havt Sæde i denne Forsamling. Det kan for de to sidste Vedkommende bemærkes, at de begge er udgaaet fra den almindelige norske Landmandsstand, og at de selv ernærer sig ved Landbrug.

Til foranstaaende Opgaver kan endnu føies den Oplysning, at en Mængde Nordmænd har indehavt eller indehaver Embeder under Forbundsregjeringen, som f. Ex. ved de offentlige Landkontorer, i Toldvæsenet, osv.

I Nord Dakota indtager Nordmændene ligeledes en fremragende Stilling i politisk Henseende. Statens eneste Repræsentant i Nationalkongressen er saaledes en Landsmand, og der er for Tiden to Nordmænd, der indehaver Statsembeder, nemlig Statssekretær og Statskasserer. Statens første Sekretær — efterat Territoriet var bleven optaget i Unionen — var ogsaa en norskfødt Mand. Ligeledes har vore Landsmænd været godt repræsenteret i de

offentlige Kommissioner, saasom Jernbanekommissioner, o. s. v., ligesom en Nordmand har beklædt Embedet som Bestyrer for Statens statistiske Bureau. I Nord Dakotas Legislatur har, siden Staten fik selvstændigt Styre, 25 å 30 Nordmænd havt Sæde.

Syd Dakota har havt to norske Statssekretærer og mange norskfødte Medlemmer af den lovgivende Forsamling. Baade i Nord- og Syd Dakota indehaver vore Landsmænd talrige lokale Tillidshverv.

Det turde have sin Interesse i denne Forbindelse at mærke sig, at de fleste Nordmænd, der har beklædt eller beklæder høiere politiske Embeder i de tre Stater, er praktisk uddannede Mænd, der ofte har et Forretuingskarriere bag sig. I det Hele taget synes Handelen at have været en udmærket politisk Forskole for vore Landsmænd i det nordvestlige Amerika. Den rent theoretiske Dannelse finder ofte ikke saa stor Anvendelse i Embedsværket som et godt Forraad af praktisk Indsigt og Færdighed i den almindelige Forretningsrutine. Det bør dog bemærkes, at den norsk-amerikanske Sagførerstand har opnaaet betydelig politisk Berømmelse.

Men naar man taler om Nordmændene som en Faktor i de nordvestlige Staters Politik, bør det erindres, at norsk og svensk er omtrent ensbetydende og at mange af de Nordmænd, der indehaver eller har indehavt vigtigere Embeder, ligesom de Svenske, der har beklædt fremragende Stillinger i Staternes Politik, i egentlig Forstand repræsenterer den samlede skandinaviske Befolkning, som i Regelen slutter sig om og vælger Skandinaver, uden Hensyn til, om disse er født paa den østlige eller vestlige Side af Kjølen. Undertiden hænder det jo nok, at svenske og norske Kandidater opstilles mod hinanden paa de respektive Partiers Valgsedler, men kun sjældent finder man en Svensk, der svigter sit Parti, fordi han ikke vil stemme paa en Nordmand, og omvendt. I Politik tales der kun om Skandinaver. For Minnesotas Vedkommende har Svenskerne ligesom Nordmændene spillet en betydelig Rolle paa det politiske Omraade.

Følgende statistiske Opgaver vil forhaabentlig have sin Interesse:

Antallet af norskfødte Personer i Minnesota,	101 169
af en samlet Folkemængde af	1 103 826
Antallet af norskfødte Personer i Nord Dakota,	25 773
af en samlet Folkemængde af	182 719
Antallet af norskfødte Personer i Syd Dakota,	19 257
af en samlet Befolkning af	328 808

Medregnes deres her fødte Børn, vil Nordmændenes Antal i Minnesota blive omkring 250 000, og for de to Dakota Staters Vedkommende ca. 100 000.

Som Slutningsbemærkning skal jeg til Fordel for saadanne, som maatte have til Hensigt at udvandre, tillade mig at oplyse, at Arbejdsløsheden har herover i de sidste Aar været ualmindelig stor, og mange og svære er de Lidelser og Savn, som Immigranter som Følge heraf har maattet gennemgaa. Under de nuværende Forholde vil jeg derfor paa det indstændigste fraraade Ubemidlede at emigrere til Amerika, da i hundredtusindvis af villige og arbejdsdygtige Folk gaar ledige, og stor Nød hersker blandt denne Klasse af Befolkningen i næsten alle Dele af Landet.

A. Grip.

Marseille.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa				Brutto- fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	Kr.
Fra Sverige til Hovedstationen	1	1 313	-	-	1	1 313	-	-	28 000
” Sverige til Vicekonsulsstationerne	4	4 431	-	-	4	4 431	-	-	72 500
” andre Lande til Hovedstationen	75	48 567	7	2 494	82	51 061	-	-	1 489 900
” andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	55	26 598	4	3 065	59	29 663	-	-	367 550
Ialt	135	80 909	11	5 559	146	86 468	92	55 825	1 957 950
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedstationen	-	-	3	1 756	3	1 756	-	-	-
” Norge fra Vicekonsulsstationerne	2	922	-	-	2	922	-	-	-
” Sverige fra Hovedstationen	1	178	-	-	1	178	-	-	4 400
” andre Lande fra Hovedstationen	43	20 083	33	28 869	76	48 952	-	-	381 680
” andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	35	16 918	24	14 871	59	31 789	-	-	53 000
Ialt	81	38 101	60	45 496	141	83 597	91	55 103	439 080

Af svenske Skibe ankom 51 dr. 36 917 Tons.

Konsulatafgifter erlagte af norske Skibe ved Hovedst. frcs. 4 158.20, ved Vicekons. frcs. 2 558.50, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 1 279.25. Af svenske Fartøier ved Hovedst. frcs. 1 513.80, ved Vicekons. frcs. 801.30, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 400.65. Ialt tilfaldt Konsulen frcs. 7 351.90. Expeditionsafgifter af norske Exp. frcs. 888.10, svenske frcs. 420.85, fælles frcs. 16.50.

Aarsberetning dateret 30 Mai 1894.

Det samlede Antal ankomne og afgaaede norske og svenske Skibe var i 1893 383 dr. 240 356 Ton mod i 1892 619 dr. 333 532 Ton.

Den norske Skibsfarts Betydning for Distriktet i Aarene 1889--93 sees af følgende Opgave:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.	
	Antal	Ton	Antal	Ton	Antal	Ton
1889	425	200 236	141	64 743	566	264 979
1890	711	329 717	129	60 238	840	389 955
1891	1 013	485 202	131	64 457	1 144	549 659
1892	381	189 735	90	47 417	471	237 152
1893	183	110 928	104	59 137	287	170 065

Aaret var i det Hele meget ugunstigt for den norske Skibsfart paa Distriktet. Der var visselig intet Haab om at naa Tallene for Aarene 1890 og 1891, men man havde dog kunnet vente et bedre Resultat. Nedgangen i det Hele udgjør i Antal 184—39 % — og i Tontal 67 087—28.2 %. Vistnok er Seilskibene tiltaget adskilligt, nemlig med 14 Skibe (15.5 %) og 11 720 Ton (24.7 %), men paa den anden Side er Nedgangen for Dampskibe saameget betydeligere; Antallet sank med ikke mindre end 198 Skibe = 52 %, og Drægtigheden med 78 807 Ton = 41 %. Middeldrægtigheden af begge Slags er steget, af de første fra 526 til 568 og de sidste fra 498 til 606. I 1889 var Middeldrægtigheden resp. 459 og 471.

Betydningen for den norske Dampskibsfart af Traktatbruddet mellem Frankrige og Spanien er fremholdt i tidligere Rapporter. Et ubetydeligt Antal norske Dampskibe har i 1893 fortsat i Vintraden mellem spanske og franske Havne, især Cette.

Den norske Skibsfart var saaledes fordelt paa Distriktets Havne:

	1893.		1892.		1891.	
	Antal	Ton	Antal	Ton	Antal	Ton
Marseille	163	103 260	168	100 530	314	192 680
Cette	99	44 601	254	112 562	743	316 734
Port de Bouc	7	5 584	6	3 898	6	3 912
Toulon	4	5 696	5	3 174	7	2 833
Nizza	6	4 068	26	12 780	50	22 018
Hyères	2	2 128	—	—	—	—
Port Vendres	2	2 068	12	4 208	20	10 388
Cannes	2	1 828	—	—	4	1 294
Bastia	2	832	—	—	—	—

	1890.		1889.	
	Antal	Ton	Antal	Ton
Marseille	201	122 829	174	99 842
Cette	584	243 693	578	159 182
Port de Bouc	6	3 754	2	2 294
Toulon	3	1 486	2	1 056
Nizza	16	6 594	4	1 422
Port Vendres	24	10 268	—	—
Cannes	2	432	2	684
Bastia	2	514	4	498
Agde	2	386	—	—

Det viser sig af disse Tal, at den anselige Nedgang i den norske Skibsfart for største Delen falder paa Havnen Cette, hvorved det bekræftes, hvor forholdsvis ubetydelig Vintransporten har været. Nedgangen i Aaret var i Antal 155 (61 %) og i Tontal 67 961 (60 %). Intet tidligere Aar i 5 Aarsperioden har opvist saa lave Tal. Den norske Skibsfart paa Hovedstationen holder sig omtrent paa samme Niveau med Undtagelse af de førnævnte gode Aar 1890 og 1891. Aar 1893 sammenholdt med 1892 viser en ubetydelig Nedgang i Antallet (3 %), men derimod en Tilvæxt i Drægtigheden af 2 %. Sammenligningen med 1889 viser en Nedgang i Antallet af 6 % og i Drægtigheden en Tilvæxt af 3½ %. Fordelt paa Damp- og

Seilskibe udgjør de førstnævnte i Antal 49 % og i Drægtighed 58.3 %, og de sidstnævnte resp. 51 % og 41.7 %.

Havnen Cette besøgte kun af 4 norske Seilskibe dr. 2 928 Ton.

Blandt de øvrige Vicekonsulater er kun Nizza og Port Vendres i nævneværdig Grad paaavirket af Fluktuationerne, hvorved ogsaa Artikelen Vin har spillet en fremragende Rolle. Den i de tidligere Aar forholdsvis gode Skibsfart paa disse Havne har saaledes nogen Udsigt til at gjenoptages. De andre Havne viser mere eller mindre Tendents til fortsat Stigning.

De norske Skibe opgives at have optjent følgende Bruttofragter:

	Dampskibe.	Seilskibe.	Tilsammen
1889	Frcs. 1 484 510	2 517 725	4 002 235
1890	- 2 229 262	2 010 190	4 239 452
1891	- 3 442 150	1 566 800	5 008 950
1892	- 1 320 000	1 546 400	2 866 400
1893	- 873 250	1 523 780	2 397 030

Der har saaledes været en Nedgang af Frcs. 469 370 = 16 %. Hovedsummen heraf, nemlig Frcs. 446 750 eller 33.8 % falder paa Dampskibene, men for Seilskibene er Beløbet, trods Tilvæksten i Antal og Drægtighed, sunket med Frcs. 22 620 = 1.4 %. I Femaarsperioden har Beløbene aldrig været saa lave.

Følgende Fragter er i Aaret noteret for vore Skibe:

Indgaaende: N. Kalix 58 (Damp. og Seil.).

Trævarer pr. Std.: Piteå Frcs. 55 (Damp.), Hernøsand 60 (Damp.), Söderhamn 56 (Damp.), Arkangel 80—85 (Seil.), Keret 80 (Seil.), Bjørneborg 58 (Seil.), Kotka 60 (Damp.), 56—60 (Seil.), Wiborg 60 (Damp.), Port Townsend 81 (Seil.), pr. 1 000 sup. feet.

Jern pr. Ton: Luleå 11 (Damp.), Hernøsand 15 (Damp.)

Kul pr. Ton: (Damp.) Liverpool 12, Cardiff 7.75.

Korn pr. Ton: (Damp.), Galatz 11—13, Odessa 9.25, Berdiansk 13.75—15.75, Mariopol 14.75—15, Taganrog 13.50—14.

Svovel pr. Ton: (Damp.), Girgenti 7.50—8.25.

Stav pr. Ton: (Seil.), Triest 7.

Stykgods pr. Ton: (Damp.), Beyrouth 17, Port Said 20.

Petroleum pr. Fad: (Seil.), Philadelphia 3.

Sukker pr. Ton: (Seil.), Pointe à Pitre 25 (Sæk.) 30 (hogsh.), Le Moule resp. 32—42, Fort de France 20—30, St. Francois 29—39.

Oliefrø pr. Ton: (Damp.), Rufisque 26, Bissao 32, (Seil.), Colombo 31.25, Makassar 40—65, Tjilatjap 48, Padang 50, Cheribon 52.50, Menado 70, Samoa 50—60, Tonga 50—60, Tahiti 62, Zalnit 70.

Logwood pr. Ton: (Seil.), Cap Haiti 38.

Saltpeter pr. Ton: (Seil.), Iquique 25.

Vin og Stykgods (Damp.), pr. Maaned 5 500—7 250.

Udgaaende:

Oliekager pr. Ton: (Damp), Leith 11.25, Hamburg 11.25—12.50, Stettin 15.50.

Oliekager pr. Ton: (Seil.), Helsingborg 13.75, Hamburg 11.50—14, Rostock 13.75, Stettin 12—12.50.

Teglsten, Cement, Stykgods pr. Ton: Trinidad 16, Havanna 13—17.50, Cardenas 14, Progreso 23, Pernambuco 27, Bahia 32, Rio 25—32, Maranhao 25, Montevideo 20—21.50, Buenos Aires 20—21, Mauritius 23—27, Madagascar 25.

Med meget faa Undtagelser synes saaledes Fragterne at have været betydeligt under de tilsvarende i 1892, der allerede var bemærkelig lave.

I norske Skibe indførtes følgende Varer:

	Dampskibe.	Seilskibe.
Korn	pr Ton 24 146	—
Oliefrø	- 1 345	12 327
Petroleum	- Fad —	5 778
Sukker	- Ton —	4 713
Kul	- 2 800	—
Svovel	- 1 440	—
Trævarer	- Std. 1 325	1 184
Stykgods	- Ton 685	—
Salpeter	- —	2 100
Vin og Frugter	- 250	—
Korinter	- 550	—
Logwood	- —	372
Ibenholt	- —	65
Kyllinger	Stk. 7 200	—

Artiklen Korn indtager fremdeles den første Plads, ca. 5 000 Ton mere for norske og svenske Dampskibe tilsammen mod i 1892. Den i Aaret stedfundne Toldforhøielse havde selvfølgelig stor Indflydelse derpaa; den opdrevene Import vil sikkert ogsaa indvirke paa indeværende Aar.

De norske og svenske Seilskibe har specielt som sædvanlig hidført anseelige Kvantiteter Oliefrø, dog ca. 6 000 Ton mindre end i 1892. Ovenstaaende Fragtnoteringer angiver Afskibningsstederne. Kun en Ladning Petroleum ankom, hvorimod Sukker synes at have interesseret vore Rederier. Nogle Dampskibsladninger Kul hidførtes under norsk og svensk Flag, ligesom Svovl og Stykgods især sysselsætter de maanedsbefrægtede Skibe. Lidt mere Trævarer indførtes end i 1893. En stor Ladning Salpeter kom fra Chili under norsk Flag.

Med norske Skibe indførtes:

	Dampskibe.	Seilskibe.
Stykgods	Ton 5 450	12 567
Oliekager	- 810	4 410
Svovl	- 700	—

Under Benævnelsen Stykgods indgaar for en stor Del Teglsten af forskjellige Slags, hvoraf store Kvantiteter udføres især til Sydamerika og Antillerne. Af Oliekager er ganske betydelige Kvantiteter udført med vore Skibe. Denne Artikel spiller fremdeles en særdeles vigtig Rolle blandt Havnens Exportartikler.

Følgende Artikler indførtes til Marseille fra Norge og Sverige :

	Sverige.		Norge.	
	1893.	1892.	1893.	1892.
Træ, saget eller hugget, med en Tykkelse over 80 m/m Kg.	906 000	19 379 000		
(Amerika 5 209 000)				
(Østerrige 6 950 000)				
Do. Tykkelse under 80 m/m og over 35 m/m . . Kg.	4 645 000		—	—
(Canada 4 315 000)				
(Rusland 5 152 000)				
(Østerrige 566 000)				
(Amerika 840 000)				
Do. Tykkelse 35 m/m og der- under Kg.	6 478 000			
(Amerika 1 587 000)				
Rusland,				
(Østersøen 1 737 000)				
(Det Sorte Hav 1 180 000)				
(Rumænien 3 732 000)				
(Østerrige 382 000)				
Jern Kg.	465 783	456 000	—	—
Do. Gammelt -	7 390	—	—	—
(England 180 670)				
Egestav -	1 005	-	—	—
(Østerrige 7 309 502)				
Rusland,				
(Det sorte Hav 25 798)				
Brænde -	5 000	—	—	—
Tjære -	749	600	—	—
Tougværk -	656	—	—	—
Havre -	100	—	—	—
Tørfisk -	—	—	27 360	23 388
Fiskeolie -	—	—	16 000	10 636
Jern og Staalskrab . . -	—	—	12 600	—
Gammelt Tougværk m. m. -	—	—	6 650	—
Klipfisk -	—	—	2 270	9 609
Fisk andre Slags . . . -	—	—	1 754	9 947
Øl Liter	—	—	181	—

De daarlige direkte Forbindelser mellem Norge og Sverige og denne Havn, navnlig for Hidførselen af Varer, gjør al direkte Import næsten umulig, hvorfor de Artikler, som her finder nogen Afsætning, maa tage indirekte Vei. Det er derfor umuligt at skaffe paalidelige Tal. Dette gjælder især Fiskevarer. Det er utvivlsomt, at af de Kvantiteter, som i den officielle Toldopgaver er optaget som værende fra andre Lande, en Del kan

ansees som norske Produkter. Følgende interesserer os specielt: Klipfisk 10 350 Kg. fra Nederlandene, og 10 455 fra England. Tørfisk 21 467 Kg. fra Nederlandene og 13 642 Kg. fra England, 4 950 fra Tydskland og 1 633 fra Belgien. Fiskeolie 57 308 Kg. fra Tydskland, 15 497 fra Belgien og 3 120 fra Nederlandene.

Fiskemarkedet her er dog ikke af samme Betydning som for en Del Aar tilbage. Marseilles Kjøbmænd forsynede da Kystpladsene og delvis det italienske Behov, men en Forandring er deri indtraadt, siden der foregaar mere direkte Import.

Til Norge udførtes herfra følgende Artikler:

	1893.	1892.
Oljekager	Kg. 600 000	Kg. 140 000
Salt	- 780 500	- —
Gryn	- 13 780	- 21 570
Vin og Likører	Liter 6 200	Liter 6 380
Olier	Kg. 82 890	Kg. 178 980
Oker	- 86 500	- 64 020
Mandler og Rosiner	- 215	- —
Gummi	- 5 620	- 7 265
Maccaroni	- 11 130	- 11 995
Sæbe	- —	- 820
Oliven, Agurker og Kapers	- 115	- 180
Flasker (fulde)	- 3 540	- —
Lakrits	- 1 220	- 2 834
Biscuiter	- 1 055	- —
Cementsten	- 15 000	- —
Mel	- 300	- —
Kobberplader	- 15 560	- 232
Farver	- 3 930	- 2 698
Metalarbeider	- 3 565	- —
Papir og Halmarbeider	- 1 200	- —
Guldsmedarbeider	- 845	- —
Kork	- 770	- —
Diverse	- 2 165	- 650

Da Fabrikationen af Aluminium synes at have en Fremtid for sig i Norge og Sverige, turde Artikelen banxite komme til at figurere blandt de mere betydelige Exportartikler. Denne Jordart forekommer i Mængde i Departementerne Hérault og Var og der gaar aarlig flere Hundrede Ladninger deraf under norsk og svensk Flag, specielt fra Havnen St. Raphael til nordeuropæiske Steder. Af den fra Var forekom her paa Markedet 2 Slags, nemlig rød og hvid; den første angives at indeholde Minimum 60 % „alumine“ og Maximum 3 % „silice“, noteres for Tiden fr. 17 pr. 1 000 Kg. f. o. b. Marseille; den sidstnævnte ligeledes Minimum 60 % „alumine“, men Maximum 3½ % „Silice“, samt noteres frs. 23 f. o. b. Marseille.

I Forbindelse hermed turde det interessere, at to store Aluminium-fabriker i Savojen anvender betydelige Kvantiteter af den røde Varbanxit.

Paa norske Skibe blev ved Hovedstationen afmønstret 230 og paa-mønstret 204 Mand.

Fra norske Skibe rømte 7, og fra svenske 1 Mand mod tilsammen i 1892 27, 1891 36 og 1890 47.

Dette gode Forhold turde især kunne tilskrives det skandinaviske Sømandshjems velgjørende Indflydelse. Komiteen staar i Begreb med yderligere at forbedre Hjemmets indre Forvaltning, og jeg kan ikke noksom fremholde, hvor nødvendigt det er for vore Sømænds Vel, at de afholder sig fra al Berøring med andre saakaldte Boardingshuse, der ikke fortjener ringeste Tiltro. Nogle af disse søger at lokke Sømænd til sig ved at kalde sig skandinaviske, og dette lykkes naturligvis ofte, da alle befinder sig i samme Bydel.

Det virkelige skandinaviske Hjem ligger ved Quai du Port No. 38 ved den gamle Havn, hvor de fleste Seilskibe losse.

Af indsparede Hyrebeløb hjemsendtes til Norge frcs. 4 240 mod i 1892 3 850. 3 Dødsfald indtraf.

Konsulatets Adresse er fremdeles 26 rue de l'Arsenal.

Claes Peyron.

Kapstaden.

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	6	2 954	-	-	6	2 954	-	-	3 820
„ Norge til Vicekonsulstationerne	27	14 588	-	-	27	14 588	-	-	17 911
„ Sverige til Hovedstationen	8	5 612	-	-	8	5 612	-	-	7 105
„ Sverige til Vicekonsulstationerne	40	26 738	-	-	40	26 738	-	-	35 955
„ andre Lande til Hovedstationen	24	12 911	-	-	24	12 911	-	-	15 204
„ andre Lande til Vicekonsulstationerne	63	30 879	1	593	64	31 472	-	-	50 020
Ialt	168	93 682	1	593	169	94 275	-	-	130 015
II. Afgaaede:									
Til andre Lande fra Hovedstationen	8	3 702	33	21 023	41	24 725	-	-	5 025
„ andre Lande fra Vicekonsulstationerne	18	8 427	115	64 127	133	72 554	-	-	2 939
Ialt	26	12 129	148	85 150	174	97 279	-	-	7 964

For Havari eller Ordre ankom 10 norske Skibe dr. 6 005 Tons.

Af svenske Skibe ankom 26 dr. 14 506 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. £ 86—9—11, ved Vicekonsulaterne £ 244—15—7, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen £

122—7—10. Af svenske Skibe ved Hovedst. £ 14—8—5, ved Vicekonsulaterne £ 31—2—1, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen £ 15—11—0. Ialt tilfaldt Generalkonsulen £ 238—17—2. Expeditionsafgifter af norske Exp. £ 15—18—9, svenske £ 20—8—2.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1894.

Sammenlignet med 1892 viser den norske Skibsfart en Nedgang af 24 Skibe og 10 115 Tons, hvilket næsten udelukkende beror paa den Konkurrence som Dampskibene frembyder, ogsaa i Befordringen af saadanne Varer som før udelukkende var fragtet med Seilskibe, som Kul, Hvede etc. Der maa en stor Forskjel i Fragt til for at opveie de Fordele, som den hurtige Befordring med Dampskibe og en hastigere Omsætning af udlagt Kapital tilbyder. Herfra er der yderst faa Ladninger, og de fleste Skibe er afgaaet fragtsøgende til Barbadoes; nogle faa har senere paa Aaret afsluttet Hvedefragter fra Australien for 25 sh.—27 sh. 6 d pr. Ton.

Fragterne for Planker og Bord fra Østersøen var i Begyndelsen af Aaret mellem 65—70 sh. pr. Petersburg Std., men var gaaet ned til 55 sh. og endog 52 sh. 6 d i den senere Del af Aaret. Stenkul fra Cardiff har i Gjennemsnit betinget en Fragt af 14 sh. pr. Ton.

Havneafgifter erlægges kun i Kapstaden, idet Skibe, som indgaa i Dokken dersteds, betaler en Afgift af 6 d pr. Ton Drægtighed (Bruttoton) pr. Uge, med en Minimumsafgift for 21 Dage. I Koloniens øvrige Havne er ingensomhelst Afgift, forsaavidt ikke Lods eller Bugserbaad benyttes, men Afgifterne herfor er meget moderate. Ballast er dyr i alle Havne; i Kapstaden og Port Elisabeth 5 sh. og 3 sh. samt i East London 4 sh. og 3 sh. pr. Ton, den høiere Pris for Sten og den lavere for Sandballast.

Handel. Koloniens Handel har i Aaret været jævnt stigende, og vi har havt et i Forhold til Forretningsforholdene i Europa godt Aar. Blandt de importerede Artikler, hvis Totalværdi udgjorde £ 11 096 329 mod £ 7 715 818 i 1892, er følgende at mærke som vedkommende de forenede Rigers Export:

Agerbrugsredskaber £ 77 601, Smør, indbefattet Margarin, £ 83 753, Dynamit og Sprængstoffer £ 217 425, Trævarer, forædlede, £ 151 731, do., uforædlede £ 161 494, Cement £ 24 903.

Nedenstaaende viser den Andel, de europæiske Lande, og Amerikas forenede Stater har havt i Koloniens Import og Export i 1891, 1892 og 1893, heri ikke indbefattet Storbritannien:

Import, beregnet i £.

	1891.	1892.	1893.
Amerikas forenede Stater	279 304	281 375	491 083
Belgien	4 677	17 580	38 571
Danmark	—	—	199
Frankrige	23 532	27 119	30 205
Tyskland	123 690	163 044	244 578
Nederlandene	11 706	123 483	103 008
Italien	—	—	11 372

	1891.	1892.	1893.
Norge	17 870	70 471	51 896
Sverige	55 382	117 320	152 518
Portugal	530	570	2 250
Rusland	—	1 507	1 501

Export.

	1891.	1892.	1893.
Amerikas forenede Stater	81 250	89 357	83 845
Belgien	96 585	90 895	128 848
Danmark	—	—	340
Frankrige	283	12 536	22 774
Tyskland	96 453	59 887	108 434
Nederlandene	2 473	3 406	23 458
Italien	112	—	—
Sverige	262	41	28

Den forøgede Import er kun i ringe Grad kommet Norge tilgode, og Forøgelsen staar ikke i Forhold til Totalimporten til Kolonien. Trævarer udgjør endnu næsten udelukkende de fra de forenede Riger indførte Varer; de høieste Priser, som er opnaaet i Aaret for hele, eller større Del af, Ladninger, var: For Furuplanker $3'' \times 9''$, $4\frac{1}{2}$ d, Gulvbord $\frac{7}{8}'' \times 6''$, $1\frac{1}{8}$ d, do. $1\frac{1}{8}'' \times 6''$, $1\frac{3}{8}$ d, Tagbord $\frac{1}{2}'' \times 6''$, $\frac{13}{16}$ d, pr. løbende Fod og af kvarta eller quinta Kvalitet. Forraadene var saavel i Kapstaden som i Port Elizabeth og Natal ved Aarets Slutning rigelige og Priserne forholdsvis lave.

Et svensk Firma, Johannedals Trävaru-Aktiebolag i Sundswall, har aabnet en Filial i Natal; ligesaa er et større norsk Træløstfirma repræsenteret her. Derhos har en norsk Kjøbmand i Aaret besøgt Kolonien for at søge et Marked for sit Fabrikat i Træmanufakturbranchen. Han erklærede sig ret tilfredsstillet med Resultatet af sin Reise, og det var lykkedes ham at indlede Forbindelser med adskillige af de større Konsumenter af Kassebord til Indpakning af Druer, Vin, Rosiner og Øl.

Flere Firmaer arbejder her for Indførelse af norske og svenske Manufakturprodukter, som Ovne, Plouge, Papir, Møbler, Cement, Konserver etc. men Mangel paa Kapital og den desværre ringe Opmuntring, der er vist fra Exportstederne, har bevirket, at Resultaterne endnu forholdsvis er betydningsløse. Et velforsynet Prøvelager, overgivet i Hænderne paa en Person med fremfor alt kolonial Erfaring, vilde uden Tvivl bevirke en livligere Forbindelse med Hjemlandet, men en saadan Erfaring kan kun erhverves ved et mangeaarigt Ophold her, da de fornemste Forretninger gjøres med det Indre af Landet, hvorhos Sprog og Forhold i Almindelighed, ikke mindst de klimatiske, saa væsentlig skiller sig fra hvad der stemmer med vor Opfatning.

Værdien af de fra Kolonien udførte Varer var £ 12 765 770 mod £ 11 720 990 i 1892. For de enkelte Artikler stiller Udførselen sig saaledes:

	1892.	1893.
Angorahaar	£ 375 810	527 619
Diamanter	- 3 907 992	3 821 443
Guld	- 4 095 512	5 259 120
Huder	- 73 973	79 283

	1892.	1893.
Kobbermalm	£ 253 681	202 316
Skind, Gede- og Faare-	- 404 406	417 826
Strudsfjær	- 517 009	461 552
Uld	- 2 209 093	1 855 076
Vin	- 18 645	18 964

Heraf fremgaar, at Exporten af Guld fra Transvaal, som sendes gennem Kapkolonien, opgaar til den betydelige Sum 5 Mill. £, hvilket Beløb man antager vil stige til 7 eller 8 Millioner i 1894; deene energiske Tilgodegjørelse af den Rigdom som Landet har paa ædle Metaller, gjør at Handelen med Transvaal er i jevn og stærk Tilvæxt. Man nærer ogsaa store Forhaabninger om en livlig Forretningsforbindelse med Matabeleland, som holder paa at koloniseres under „Charter- Company's“ Overhøiheid. Dette Selskab har været nødt til at føre en Krig med Matabelehøvdingen Lobengula, inden en fredelig Tilstand kunde tilveiebringes i Landet. Ogsaa Matabelelandet har vist sig særdeles rigt paa Mineralier af ædlere Slags, og Landet er derhos yderst frugtbart og ansees for sundt.

Arbeidet paa Jernbaner foregaar uafbrudt, og nye Anlæg er allerede bestemt. Saaledes er Overenskomst truffet mellem Transvaals og Natals Regjering om at forene Endepunkterne af Nataljernbanerne, Byen Charlton, med Johannesburg, den fornemste By i Transvaal og Middelpunktet for Grubedriften. Deene Linie antages at ville blive færdig i Løbet af to Aar, eller samtidig med den under Bygning værende Delagoa-Bay-Pretoria Bane. Konkurrencen mellem Banerne, naar disse nye Kommunikationer er færdig, vil, hvad angaar Importen af tungere Varer som Jern, Træ etc., blive ganske stor, medens Afstanden fra Guldelterne er til Delagoa Bays og Natals Fordel. Fra Kapstaden til Johannesburg med Jernbane er nemlig 1 013 engelske Mil, fra Natal 436 og fra Delagoa-Bay 280 Mil.

Helbredstilstanden har i Aaret været meget god.

A. Ohlsson.

Pointe à Pitre (Guadeloupe).

Aarsberetning dateret 18 Mai 1894.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedstationen med Ladning 12 norske Skibe dr. 4 786 Ton og i Ballast 3 dr. 1 016 Ton og til Vicekonsulaterne med Ladning 6 dr. 1 471 Ton og i Ballast 1 dr. 318 Tons, ialt 22 dr. 7 591 Ton. Bruttofragter frcs. 106 870.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedstationen med Ladning 8 norske Skibe dr. 2 729 Ton og i Ballast 10 dr. 4 532 Ton, og fra Vicekonsulaterne med Ladning 7 dr. 1 833 Ton, ialt 25 dr. 9 094 Ton. Bruttofragter frcs. 198 273.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 265 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter: Af norske Skibe ved Hovedst. frcs. 547, ved Vicekons. frcs. 161.35, hvoraf tilfaldt Konsulen 80.95. Af svenske Skibe ved Hovedst. frcs. 42.85, ved Vicekons. frcs. 23.35, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs.

11.65. Ialt tilfaldt Konsulen frcs. 682.45. Expeditionsafgifter af norske Exp. frcs. 207.25.

Aaret 1893 viser en betydelig Nedgang, især i Export og Skibsfart. Ingen Skibe ankom fra Norge eller Sverige, hvormed der nu ikke er nogen Handel, ikke engang i Fyrstikker, der kommer fra England, hvorhos en mindre Del fabrikeres paa Øen selv.

Den almindelige Toldtarif traadte i Kraft her den 11 Januar 1893. Efter denne er alle fremmede Varer, undtagen levende Kreaturer, saltede Fødevarer, Mel og Korn, Tobak, Bygningstømmer, Stav, Kul, Kerosen, Salt, Hakker og tomme Tønder, underkastet samme Indførselstold som i Frankrige, foruden den lokale Octroi og Konsumtionsafgift.

Fyrstikker af Træ erlægger frcs. 12 pr. 100 Kg. Andre Fyrstikker frcs. 20 pr. Do., hvorhos Raastof for Øens Fyrstikfabrik er toldfri.

Saltet Fisk erlægger 60 fr. pr. 100 Kg.

I Havneafgifterne er ingen Forandring.

Bell Bøien paa Mouchoir carré Bank ved Indløbet til Pointe à Pitres Havn, er som allerede før oplyst, ombyttet med en oplyst Bøje.

Staten har indkjøbt en stor engelsk Muddermaskine for at udvide Indløbet og forbedre Havnen, der allerede nu er en af de bedste i Vestindien, saa at de største Dampskibe kan komme ind.

Af fremmede Skibe ankom til Pointe à Pitre: Britiske 137, dr. 66 393 Ton, amerikanske 31, 11 299 T., østerrigske 16, 6 712 T., italienske 14, 5 411 T., russiske 10, 5 087 T., tyske 2, danske 3, hollandske 4.

Den væsentligste Udførsel fra Guadeloupe bestod af: Sukker 46 016 Ton, Kaffe 651 T., Kakao 47 T., Annatto 302 T., Logwood 5 545 T., Ananas, nedlagt 138 T., Vanille 1½ T., Molasse 335 420 Gallons, Rum 813 280 Do.

„Banque de la Guadeloupe,, betalte i Dividende 20¼/10 pCt.

Diskontoen og Præmien paa 90 D. S Vexler paa Paris var henholdsvis 6 pCt. og 2 pCt.

Konsulatets Adresse: 3 Quai Gatine. Aabent 8—11, 1—4.

James Jappe.

Galatz.

Aarsberetning dateret 4 Juni 1894.

Til **Galatz** ankom i 1893 fra fremmede Lande med Ladning 11 norske Dampskibe dr. 11 476 Ton og i Ballast 15 dr. 16 428 Ton. Der afgik til fremmede Havne med Ladning 23 norske Dampskibe dr. 24 705 Ton og i Ballast 3 dr. 3 199 Ton. Erlagte Konsulatafgifter 1 660 frcs. 55 c. Expeditionsafgifter 20 Kr. og frcs. 13.90.

Til **Braila** ankom med Ladning fra fremmede Havne 4 norske Dampskibe dr. 4 145 Ton og i Ballast 12 dr. 13 308 Ton. Der afgik til fremmede Havne med Ladning 16 norske Dampskibe dr. 17 452 Ton. Erlagte Konsulatafgifter frcs. 1 463—40.

Til **Sulina** ankom fra fremmede Lande med Ladning 3 norske Dampskibe dr. 3 978 Ton og i Ballast 2 dr. 2 901 Tøn. Der afgik til fremmede

Lande med Ladning 7 norske Dampskibe dr. 9 288 Ton. Erlagte Konsulatafgifter frcs. 770—70, Expeditionsafgifter frcs. 16.

Aaret har været meget godt for Rumænien og Høsten særdeles rig. Exporten til fremmede Markeder har givet godt Udbytte.

Fra Sulina udførtes i 1893 (i Hektoliter): Hvede 10 182 000, Rug 2 153 000, Mais 21 130 000, Byg 5 918 000, Havre 2 307 000, Bønner 308 000, Hirse 151 000, Oliefrø 308 000, ialt Hektl. 42 457 000, Mel M 21 800 Ton, Gran- og Furutræ 217 548 Kubikmeter, Furuplanker 1 407 250 Stkr.

Blandt Kornvarerne indbefattes hvad der er kommet fra Bulgariens Donaukyst. Paa den anden Side er en stor Del af Rumæniens Udførsel gaaet paa Jernbane til Østerrige-Ungarn eller Odessa, samt opad Donau.

Over Indførselen tilsøs til Donau findes kun Statistik for Stenkul og Petroleum. Heraf indførtes i 1893, engelsk Stenkul 290 650 Ton og tyrkisk 1 265 do., hvoraf endel gik til Bulgarien og Serbien. Af russisk Petroleum 101 019 Kasser indeholdende 5 037 000 Kilogram, hvoraf det Meste var bestemt til Bulgarien og Serbien.

Skibsfart. Tonnagen af Skibe der gik tilsøs fra Sulina i 1893, var 1 893 506 Ton, hvilket er mere end alle tidligere Aar. Den bestod af 1 399 Dampskibe dr. 1 808 583 Ton og 402 Seilskibe dr. 84 923 Ton. Middeldrægtigheden pr. Dampskib var 1 292.75 Ton.

I denne Skibsfart figurerer Norge med 36 Dampskibe dr. 40 816 Ton, og Sverige med 4 dr. 4 014 Ton.

Den 17 Mai aabnedes officielt den store Uddybning i Sulinkanalen mellem den 8de og 18de Milepæl, der allerede var overgivet til Trafiken den 7 December 1893. Denne Uddybning er et vigtigt teknisk Arbejde, der forkorter Farten med 4 Mil.

Agerbrug. Landet gennemgaar for Tiden en virkelig Krise paa Grund af Kornets usædvanlig lave Pris paa fremmede Markeder, hvorved selvfølgelig her bevirkes et Tilbageslag. En Sammenligning mellem de nuværende Priser i Galatz og forrige Aars vil vise Stillingens Betænkelighed. Priserne var pr. 100 Kg. for:

	31 Mai 1893.	31 Mai 1894.
Hvede	frcs. 13—10	frcs. 10—00
Rug	- 12—75	- 8—20
Mais	- 8—85	- 6—70
Byg	- 8—50	- 5—50

De nuværende Priser er absolut ikke længere lønnende for Producenterne i Rumænien, der har at kæmpe med dyrt Arbejde og dyre Penge samt høi Jordleie. Man maa haabe for dette særligt agerdyrkende Land, at de nuværende trykkede Priser maa være en Overgang, idet ellers alle Interesserede maa gjøre alvorlige Anstrengelser for at formindske Udgifterne for Landbrugsprodukterne.

Landbrugskreditanstalter. De ved Lov af 1881 grundede Landbrugskreditkasser samt Yassys Aktieselskab for Landbrugskredit har ophørt med sin Virksomhed den 31 December 1892 og har likvideret. Deres Aktiva og Passiva er overgaaet til den nye Landbrugskreditanstalt med en Kapital af 20 Millioner frcs. fuldt betalt af Staten. Efter hvad der siges, skal dette Institut have arbeidet med Held uagtet den høie Rente, som den oppebærer, nemlig 9 % aarlig. Dens Virksomhed er begrændset

til de egentlige Bønder. For Jorddyrkere af en højere Klasse er nylig oprettet en Landbrugsbank paa Aktier, med en Kapital af 20 Millioner frcs., hvoraf foreløbig emitteret 5 Millioner under Regjeringens Auspicier. Emissionen blev dækket næsten 4 Gange. Denne Bank er af Staten tilstaaet vigtige Privilegier; den synes at have en god Fremtid, saalænge Agerbruget vedbliver at være en Kilde til Velstand for Landet.

Rumæniens Udførsel var i 1892 1 969 300 Tons, af Værdi frcs. 285 384 000 og Indførselen 653 000 Ton til Værdi frcs. 380 747 000. I Indførselen deltog Tydskland for ca. frcs. 114 Mill., Østerrige-Ungarn for 89 Mill., England for 84 Mill., Frankrige for 31 Mill., Belgien for 23 Mill. og Tyrkiet for 14 Mill. Disse Opgaver er dog ikke absolut rigtige, da adskillige Varer, f. Ex. svensk Jern, ved Omladning opgives at være af en anden Oprindelse end den virkelige.

Rumæniens finansielle Stilling er fremdeles udmærket. Den 31 Septbr. 1893 disponerede Statskassen over 25 Mill. frcs. som Overskud for Budgettet 1892—93 og tidligere Aar. Statsgælden udgjør frcs. 1 041 551 087. Rumæniens Nationalbank gav et Udbytte af $17\frac{2}{10}\%$.

Kursen for efternævnte offentlige Papirer var:

5 % uopsigelig Statsgjæld, 99—100, 6 %, Statsobligationer, 6 %, 100—101, 5 % opsigelig Statsgjæld, $97\frac{1}{2}$ —98, 4 % do. do. 84, Nationalbankens Aktier, lydende paa frcs. 500, 1 465.

Kursen var:

London	cheque	25.27 $\frac{1}{2}$,	— 3 Mdr.	Dato	25.12 $\frac{1}{2}$
Frankrige	—	100.20		—	99.80
Tydskland	—	124		—	123.30

Fragterne var i 1893 bedre end i 1892. Fragterne til storbritaniske Havne var i Marts 1893 10 sh. 9 d—11 sh. 6 d og steg i Mai til 14 sh. 6 d. Høieste Fragt i Oktober 19 sh. og sluttede i December med 18 sh. Gjennemsnit for Aaret 14 sh. 6 d mod i 1892 11 sh. 9 d.

Udførselen fra Galatz og Braila bestod i 1893 væsentligst af:

	Braila.	Galatz
Hvede	eng. Qvr. 3 009 900	Qvn. 235 200
Rug	— 417 162	— 285 100
Mais	— 5 625 100	— 831 245
Byg	— 1 366 000	— 413 700
Havre	— 641 900	— 132 900

Til Constanza ankom i 1893 175 Dampskibe dr. 220 075 Ton og 56 Seilskibe dr. 7 012 Ton. Der udførtes af Hvede 5 656 Tons, Rug 7 872, Mais 7 530, Byg 86 000, Havre 5 200, Hirse 12 166, Linfrø 7 872, Rarizon 14 760, Bønner 721, Vikker 2 000 Tons.

Arbejderne paa Broen ved Cernawoda gaar regelmæssig frem, men for Tiden synes der ikke at være Tale om Forbedring af Constanzas Havn.

Alle Havne ved nedre Donau var i 1893 smittet af Kolera, der indbragtes af engelske Dampskibe. Epidemien varede fra 7 Juli til Slutningen af September. Fortiden er Sundhedstilstanden god. Der hersker ingen Epizooti.

Louis Mendl.

Triest.

Aarsberetning dateret 17 Juni 1894.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast		Tilsammen.				Brutto- fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
								Kr.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	1	431	-	-	1	431	-	-	4 000
„ andre Lande til Ho- vedstationen	20	7 335	5	2 992	25	10 327	-	-	46 650
Ialt	21	7 766	5	2 292	26	10 758	26	10 758	50 650
II. Afgaaede:									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	22	9 295	4	1 463	26	10 758	26	10 758	70 287

Konsulatafgifter af norske Skibe Kr. 620.07, svenske Kr. 33.29. Ex-
peditonsafgifter af norske Exp. Kr. 64, svenske Kr. 2.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 529 Tons.

1 Mand afmønstredes.

De 21 ladede ankomne norske Skibe indbragte 75 600 Kg. Stokfisk fra Norge, og fra andre Lande 134 328 Kasser Apelsiner og Citroner, 51 Kolli Essentser, 128 Kolli Mandler, 1 795 Kolli Svovl, 1 248 Fade Vin, 5 639 Kolli tørrede Frugter.

De 22 afgaaede ladede Dampskibe udførte: 629 322 Stk. Tøndebaand, 103 872 Stk. Bord, 140 752 Halvbord, for Frugtkasser 6 757 (Pacchetter), 45 284 Stk. Tømmer (Testoni), 16 253 Stk. Stolper, 37 628 Stk. Egetræ, 2 099 Stk. diverse Træ, 1 062 Kolli Bønner, 300 Kolli Galæbler, 150 Ton Mineral.

Til Vicekonsulatet i Spalato ankom hverken norske eller svenske Skibe.

Om denne Havn er at bemærke, at der den 7 Oktober 1893 er bleven indviet for samme den bekvemme, for Ind- og Udladning meget passende og store Landtunge (Molo) San Pietro. Derhos har der sammesteds etableret sig betydelige Exporthuse i Vin, Cognac, Læder, Talg, Hø, Chrysanthemumblomster, Galæbler, raa Vinsten og Vingjær m. M.

Indførsel af Stokfisk fra Norge.

Direkte med Dampskibe	Kg.	583 100
Indirekte via Hamburg—Hull	-	563 800
— - Venedig—Genua	-	316 200

Kg. 1 463 100

Fisketran fra Norge via Hull	Kg.	8 500
— - - Hamburg	-	232 400

Kg. 240 900

I Detail solgtes Stokfisk til 31—45 Gylden, 3—5 % sconto Tolden 4 Gylden pr. Kvintal. Fisketran Gylden 48—68 med 3 % sconto pr. Fad (Tønde) Tolden 2 Gylden pr. Kvintal.

Exportfragterne fra Triest med Dampskibe var meget flaaue. De herfra til Fiume bestemte opnaaede høiest for Stav til Bordeaux 15 frcs. pr. Maal-ton og 16 frcs. pr. 1 000 Kg. Vægt. Faa saadanne Ladninger blev dog antaget, nogle ligesom tvungne, da Trælasten i samme Maaned maatte indtræffe paa Stedet. Mere Ladning sluttedes for nævnte Bestemmelsessted til 11, 12 og 13 frcs. saavel for Maal som Vægt. For Marseille og Cette blev Fragten for Dampskibe uforandret 10—12 frcs. pr. Ton efter Maal og Vægt. Ogsaa Seilskibe blev paa samme Maade optaget til 9—10 frcs. pr. Ton à 42 franske Kubikfod eller 1 000 Kg. i Vægt.

Seilskibsfarten til Bordeaux laa ganske nede. Ligesaa var Dampskibsfarten til Sicilien meget ringe paa Grund af de mange regulære Linier. Træfragterne pr. 100 venezianske Kubikfod var for Catania 14 ital. Lire, Messina 15 og Palermo 17.

Da Spanien, England, Nordamerika og Brasilien har sine regulære Linier og derfor ikke behøver ekstraordinære, idet endog de første har ringe Ladning, maatte Dampskibene fra Triest begive sig til Havne i Middelhavet for at komplettere sin Ladning.

Triest vil paa det toldfri Punkt snart have fuldendt en ny Molo. Det er at bemærke, at dersteds alle Skibe uden Undtagelse efter Loven maa benytte de hydrauliske Kraner for Losning og Ladning, hvorfor der er at betale 9 Gylden pr. Dag eller 1 Gylden 50 pr. Time.

Paa den nordlige Side af Frigebetet er paa en Molo bygget et Kulskur for ca. 6 000 Tons, hvor kulladede Skibe kan losse uden at benytte de hydrauliske Kraner.

Otto von Leitenburg.

I n d h o l d: **Galatz** S. 599. — **Kapstaden** S. 595. — **Marseille** S. 589.
 — **Pointe à Pitre (Guadeloupe)** S. 598. — **Triest** S. 602. — **Washington**
 S. 573.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 14.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1894

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

Genua.

Aarsberetning dateret 30 April 1894.

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	31	12 451	-	-	31	12 451	-	-	113 140
” Sverige til Hovedsta- tionen	7	8 293	-	-	7	8 293	-	-	91 890
” andre Lande til Ho- vedstationen	59	61 407	1	1 132	60	62 539	-	-	821 407
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	11	13 077	-	-	11	13 077	-	-	144 350
Ialt	108	95 228	1	1 132	103	96 360	93	89 874	1 170 787
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	-	-	1	431	1	431	-	-	-
” andre Lande fra Ho- vedstationen	6	3 960	92	79 423	98	83 383	-	-	-
” andre Lande fra Vi- cekonsulstationerne . .	-	-	11	13 077	11	13 077	-	-	51 883
Ialt	6	3 960	104	92 931	110	96 891	93	89 874	51 883

For Havari anløb 1 Skib dr. 653 Tons.

Af svenske Skibe ankom 11 dr. 8 767 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe Lire 7 635, af svenske Lire 722.

Den norske Skibsfart paa selve Hovedstationen, har, sammenlignet med de foregaaende Aar, stillet sig saaledes:

Aar.	Norske Fartøier.	
	Antal	Drægtighed Tons.
1884	40	18 583
1885	78	38 883
1886	66	32 918
1887	35	15 568
1888	64	36 557
1889	79	63 584
1890	95	63 427
1891	92	71 108
1892	87	56 608
1893	98	83 283

Hvad særligt vor Dampskibsfart paa Genua angaar, opviser den siden 1885 følgende Ziffre:

	1885.		1886.		1887.		1888.		1889.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Norske	62	29 064	55	28 169	26	11 381	53	35 548	74	61 703
	1890.		1891.		1892.		1893.			
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.		
Norske	90	61 484	82	67 162	81	52 280	82	76 797		

Af de 16 norske Seilfartøier, som ankom hertil i 1893, og som havde en Gjennemsnitsdrægtighed af 406 R.-Tons, vare 5 fra Belize og Laguna med Farvetræ, 3 fra Pensacola med Pitchpine, 3 fra Labrador og Newfoundland med Klipfisk, 1 fra Island med Do., 1 fra Teignemouth med Lerjord (indkom i havereret Tilstand til Porto Maurizio, hvorfra det blev bugseret til Genua), 1 fra Sidney med Gaskul, 1 fra Chili med Salpeter og 1 fra Savannah med Harpix. Af de herfra i 1893 afgaaede 17 norske Seilfartøier opnaaede 3 Fragt af Marmor og Stykgods til Baltimore og Havanna (1 af disse vendte dog tilbage hertil i havereret Tilstand og udlossede atter Lasten), medens de øvrige 14 afgik herfra i Ballast til forskellige Steder. Af de 93 norske Dampskibe, som i 1893 ankom til Havne i Generalkonsulatets Distrikt, vare 30 befragtede fra Norge med Fiskevarer, 1 sammestedsfra med brugte Jernbaneskiner, 6 fra Sverige med samme Vare, 1 fra Sverige med Trælast, 33 fra England med Kul (og tildels Stykgods), 1 fra London med brugte Jernbaneskiner, 16 fra Sortehavet med Kornvarer, 1 fra Stettin med Sukker, 1 fra Rouen med Sand, 1 fra Syditalien i Vinfragt, 1 fra Labrador med Fisk og endelig 1 fra Soerabaja med Sukker. Af disse 93 Dampskibe opnaaede 1 en Vin-, Marmor- og Stykgodsfragt til La Plata, medens de øvrige — paa et Par ganske ubetydelige Fragter til Syditalien nær — samtlige forlod Distriktet i Ballast. De til Distriktet i 1893 ankomne norske Dampskibes Gjennemsnitsdrægtighed udgjorde 966 Reg.-Tons og i de foregaaende Aar: i 1885 469 R.-T., i 1886 512 R.-T., i 1887 438 R.-T., i 1888 633 R.-T., i 1889 834 R.-T., i 1890 683 R.-T., i 1891 819 R.-T. og i 1892 682 R.-T. Nettodrægtighedens Forøgelse er altsaa ganske betydelig og er, sammenligningsvis med de foregaaende Aar, i Virkeligheden endnu betydeligere end, hvad der fremgaar af det anførte Ziffer, idet nemlig de norske Dampskibe efter det kgl. Indredepartements Bestemmelse fra 1 Oktober 1893 alene ere blevne opførte efter engelsk Maal, hvorved ftemkommer en ikke ubetydelig Difference. Forøgelsen er

væsentlig at tilskrive den tiltagende Kulfart fra England, hvori der er anbragt Dampskibe fra 1 300 til omkr. 1 900 Tons Drægtighed. I denne Fart var der i 1892 anbragt 18 og i 1893, som anførte, 33 Skibe.

Genua besøgt i 1893 i det hele af følgende Antal italienske og fremmede Fartøier:

		Seilskibe.		Dampskibe.	
		Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Fra italienske Havne:	Italiensk Flag	2 079	122 903	957	756 944
	Fremmed —	37	10 621	221	275 282
		2 116	133 524	1 178	1 032 226
Fra andre Lande:	Italiensk Flag	302	108 976	428	638 157
	Fremmed —	63	21 913	1 539	1 740 601
		365	130 889	1 967	2 378 758
I det Hele ankomne		2 481	264 413	3 145	3 410 984

Dette Antal med anførte Tonnage fordeler sig saaledes paa de forskellige Nationers Flag:

Italienske	Fartøier	Antal	3 784	af	1 630 935	T.	Drægtighed
Engelske	—	—	971	-	1 038 081	-	—
Franske	—	—	135	-	113 888	-	—
Tyske	—	—	175	-	338 821	-	—
Østerrigske	—	—	170	-	162 267	-	—
Græske	—	—	99	-	88 426	-	—
Amerikanske (U. S.)	—	—	2	-	1 908	-	—
Svenske	—	—	9	-	6 617	-	—
Norske	—	—	98	-	83 283	-	—
Andre Nationer	—	—	183	-	211 171	-	—

Tilsammen 5 626 af 3 675 397 T. Drægtighed

Fra 1880 er til Genuas Havn aarligen ankommet:

1880	Seilfartøier	Antal	3 682	af	474 287	T. Dr.
	Dampskibe	—	1 993	-	1 294 491	—
		Tils.	5 675	af	1 768 778	T. Dr.
1881	Seilfartøier	Antal	3 448	af	435 378	T. Dr.
	Dampskibe	—	2 105	-	1 578 766	—
		Tils.	5 553	af	2 014 144	T. Dr.
1882	Seilfartøier	Antal	3 419	af	393 609	T. Dr.
	Dampskibe	—	2 309	-	1 861 498	—
		Tils.	5 728	af	2 255 107	T. Dr.
1883	Seilfartøier	Antal	3 272	af	377 995	T. Dr.
	Dampskibe	—	2 498	-	2 100 799	—
		Tils.	5 770	af	2 478 794	T. Dr.

1884	Seilfartøier	Antal	3 592	af	390 755	T. Dr.
	Dampskibe	—	2 358	-	2 065 018	—
		Tils.	5 950	af	2 455 773	T. Dr.
1885	Seilfartøier	Antal	3 581	af	438 717	T. Dr.
	Dampskibe	—	2 709	-	2 403 549	—
		Tils.	6 290	af	2 842 266	T. Dr.
1886	Seilfartøier	Antal	2 611	af	349 216	T. Dr.
	Dampskibe	—	2 380	-	2 128 870	—
		Tils.	4 991	af	2 478 086	T. Dr.
1887	Seilfartøier	Antal	2 976	af	341 089	T. Dr.
	Dampskibe	—	2 817	-	2 612 805	—
		Tils.	5 793	af	2 953 894	T. Dr.
1888	Seilfartøier	Antal	3 116	af	346 978	T. Dr.
	Dampskibe	—	2 773	-	2 654 070	—
		Tils.	5 889	af	3 001 048	T. Dr.
1889	Seilfartøier	Antal	4 493	af	374 398	T. Dr.
	Dampskibe	—	2 996	-	2 853 382	—
		Tils.	7 489	af	3 227 780	T. Dr.
1890	Seilfartøier	Antal	4 275	af	432 535	T. Dr.
	Dampskibe	—	3 088	-	2 961 077	—
		Tils.	7 363	af	3 393 612	T. Dr.
1891	Seilfartøier	Antal	3 088	af	337 508	T. Dr.
	Dampskibe	—	2 888	-	2 769 401	—
		Tils.	5 976	af	3 106 909	T. Dr.
1892	Seilfartøier	Antal	3 367	af	342 319	T. Dr.
	Dampskibe	—	3 103	-	2 871 819	—
		Tils.	6 470	af	3 214 138	T. Dr.
1893	Seilfartøier	Antal	2 481	af	264 413	T. Dr.
	Dampskibe	—	3 145	-	3 410 984	—
		Tils.	5 626	af	3 675 397	T. Dr.

Sit høieste Punkt naaede det samlede Antal af de ankomne Skibe i 1889, efter hvilken Tid det er gaaet ned med omtrent 25 %. Tilbagegangen falder imidlertid udelukkende paa Seilfartøierne, idet Dampskibenes Antal er gaaet jævnt fremad. Hvad angaar den samlede Tonnage, saa er denne stegen ikke ubetydeligt og ligesaa Gjennemsniitsdrægtigheden, idet denne udgjorde for Seilskibe i 1889 83 R. T., i 1893 107 R. T. og for Dampskibe i 1889 953 R. T., i 1893 1 084 R. T.

Forsaaavidt angaar Italiens egen Handelsflaade, besøgttes Genua i 1880 af 4 271 Fartøier med en Tonnage af 979 967 R. T. og i 1893 af 3 766 Skibe af 1 626 980 R. Tons Drægtighed, hvoraf Dampskibe: i 1880 Antal 901 af Drægtighed 605 334 R. T. og i 1893 Antal 1 385, Drægtighed

1 395 101 R. T. Den stærke Udvikling af den italienske Dampskibsfart skyldes væsentligst de to store Dampskibsselskaber „Navigazione Generale Italiana“ (Florio e Rubattino), der underholder Fart paa Middelhavet, Sortehavet, Indien, Østasien samt Sydamerika med Genua som Udgangspunkt, samt „La Veloce“, der underholder Fart mellem Genua og Sydamerika.

Engelske Fartøier besøgte Havnen i 1880 i et Antal af 607 af Drægtighed 505 960 R. T., og i 1893 i et Antal af 971 af Drægtighed 1 038 081.

Frankriges 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. Tons Drægtighed, medens dette Antal nu efterhaanden er gaaet ned til forrige Aars Antal af 135 af 113 888 R. Tons Drægtighed.

Paa samme Tid er den tyske Skibsfart paa Genua undergaaet en stærk Udvikling fremad. Stedet besøgtes i 1880 alene af 57 tyske Seil- og Dampskibe, medens der i de 4 sidst forløbne Aar er ankommet: 1890 137 af 202 636 R. T., 1891 103 af 181 091 R. T., 1892 144 af 452 974 R. T. og 1893 175 af 338 821 R. T. Drægtighed. Dette stærke Opsving i den tyske Skibsfart her paa Pladsen vedkommer for det væsentligste „Norddeutscher Lloyd“, som med Statsunderstøttelse underholder Linier fra Bremerhaven til Østasien og Australien, hvilke begge have Genua som Anløbssted saavel paa Tur som Retur. Desuden underholder dette Selskab nu paa tredie Aar en 14-daglig Linie mellem Genua og New-York, der er stærkt frekventeret. I samtlige Linier er anbragt fortrinligt udstyrede Fartøier af meget betydelig Tonnage, nemlig fra 4 000 til 7 000 R. Tons. Genua er derhos regelmæssigt Anløbssted for 2 Hamburger- Dampskibsselskaber, nemlig Sloman-Linien, der væsentlig underholder Godstrafik paa Middelhavet samt Hamburger-Packet-Dampschiffsgesellschaft, der ligesom Norddeutscher Lloyd underholder regelmæssig Rute mellem italienske Havne og New-York med Dampskibe af betydelig Drægtighed og fortrinligt Udstyr. Konkurrencen mellem de to tyske Selskaber paa Linien Genua—New-York har henvedt et Aars Tid været meget skarp og har formentlig neppe været synderlig heldbringende for nogen af Parterne, men det synes nu at være kommet til en Overenskomst mellem Kompagnierne med Vedtagelse af lige Tariffer samt en ligeligere Fordeling af Godset og Afgangsdagene.

Den østerrigske Skibsfart paa Genua, der længe var temmelig ubetydelig, er i det sidste Aar gaaet op til 170 Fartøier af 162 267 R. Tons Drægtighed (1891 19 af 12 300 R. T. og 1892 46 af 35 718 R. T.).

Den græske Skibsfart, der har været underkastet adskillige Svingninger her paa Pladsen, er i de sidste Aar atter i Stigning. I 1886 besøgtes saaledes Genuas Havn alene af 19 græske Fartøier af 7 761 R. T., medens Anløbet senere nogenlunde jævnt er steget til forrige Aars Antal 99 af 88 426 R. Tons Drægtighed.

Forholdet mellem Seil og Damp, forsaavidt angaar Skibsfarten paa Genua, vil findes belyst ved de ovenfor indtagne Ziffre over den samlede Skibsfart paa Stedet i hvert af Aarene fra 1880 til 1892. Det vil deraf sees, at Besøget af Seilfartøier fra 1880 til 1886 gik jævnt nedad fra et Antal af 3 682 af 474 287 R. Tons Drægtighed til 2 611 af 349 216, at det derpaa med forskellige Svingninger atter gik opad, men i sidste Aar dog igjen er gaaet ned ikke ubetydeligt under Aaret 1886's Antal og Tonnage. Beløbet af Dampskibe er i de forløbne fjorten Aar gaaet op fra 1 993 af 1 294 491 R. T. til 3 145 af 3 410 984 R. T.

De Befragtninger, som vore Dampskibe i 1893 havde paa Genua, vare, som ovenfor anført, følgende:

Fragt af gamle Jernbaneskiner fra Norge og Sverige. Høieste Fragt, som opnaaedes herfor i 1893, var 11 sh., medens laveste Fragt var 9 sh. 9 d pr. Ton, altsaa noget bedre end i 1892, da Fragterne bevægede sig mellem 10 sh. 9 d og 8 sh. 9 d. (I 1890 vare disse Fragter oppe i 16 sh.).

For Planker fra Sverige med Dampskib erholdtes en Fragt af 54 Fr. pr. Standard under Dæk og 36 Fr. for Dækslast (1892 henholdsvis Fr. 56 å 62 og Fr. 37 å 38).

Fiskefragter fra Norge. Disse have paa et Par Undtagelser nær været bestemte i rund Sum for de hele her udlossede Partier, og da disse som oftest have bestaaet af saavel Rundfisk som Klipfisk, og tildels andre Varer, lader Raten pr. Vog sig vanskeligt beregne. Det synes dog, som disse Fragter i 1893 ere gaaet noget nedad. For Rundfisk fra Finmarkshavnene have Fragterne udgjort Fr. 1.40 pr. Vog (i 1892 fra Fr. 1.38 op til Fr. 1.80 pr. Vog).

Kulfragter fra England. Disse Fragter, der i de to foregaaende Aar havde lidt en betydelig Nedgang, have heller ikke i 1893 formaaet at hæve sig. De holdt sig i det hele Aar for det meste omkring 7 sh. pr. Ton, enkelte vare oppe i 8 sh., men paa den anden Side saaes de ogsaa at gaa betydelig lavere end anført, idet en enkelt endog gik ned til 5 sh.

For Jernbaneskiner fra England udgjorde Fragten 9 sh. pr. Ton.

For Stykgods fra England (sammen med Kulfragter) erholdtes fra 8 og op til henimod 10 sh.

Kornfragter fra det Sorte Hav. Fra Berdiansk betaltes fra fr. 13.75 op til fr. 16.80, Nicolajeff fr. 13.00, Novorossisk fr. 9.75, Taganrog fr. 14.25, Kertsch fr. 13.00, Braila fr. 10.25 (Mais fr. 14.00), pr. 1015 Kilogr.

Sukkerfragter.	Fra tyske Østersøhavne	10 sh. 6 d	pr. Ton
	- Dunkerque	fr. 10.50—12.50	- "
	- Java	31 sh. 3 d	- "

Bomuldsfragt fra Savannah 5 sh. 16 pence pr. $\mathcal{W}$.

Maanedsbefragtninger. Medens Genua i de foregaaende Aar jevnlig blev anløbet af Dampskibe i Timecharter, ankom der i hele 1893 kun et eneste saadant med Labradorfisk. Dette Dampskib (af Drægtighed 432 R. T.) havde en Maanedsfragt af 8 550 Kr. Der er for Tiden meget ringe Efterspørgsel efter Dampskibe i Maanedsbefragtning hersteds, hvortil Aarsagen dels er at søge deri, at Omsætningen under Italiens langvarige finansielle Krise i det hele er gaaet stærkt tilbage, og dels i den tiltagne Kystfart mellem Adriaterhavet og Rivieraen, hvori der er anbragt et stort Antal Skibe i regelmæssig Rute med mange Anløbssteder og med saa lave Fragter, at de Handlende finde det hensigtsmæssigere og billigere at betjene sig af disse Kommunikationsmidler, istedetfor at befragte egne Dampskibe for sine Varer og overtage den dermed forbundne Risiko.

Af Fragter for Seilskibe kan nævnes:

Trælast fra Luleå	fr. 58 pr. Std.	($\frac{2}{3}$ for Dækslast)
— - Hernøsand	60 - -	($\frac{2}{3}$ - -)
— - Pensacola fra £ 4—2—6 indtil £ 4—12—6	pr. Std.	

Lerjord fra England 13 sh. pr. 1 015 Kilogr.

Farvetræ fra Belize fra 28 sh. 9 d indtil 31 sh. 3 d pr. Ton.

— - Laguna 36 sh. pr. Ton.

Harpix fra Savannah 2 sh. 6 d pr. Ton (5 %).

Salpeter fra Chili 23 sh. pr. 1 015 Kilogr.

Klipfisk fra Labrador 2 sh. 6 d pr. Qvintal.

— - Island samlet Sum Kr. 4 600 for 173 Tons.

Med Hensyn til Fragter fra Genuas Generalkonsulats Distrikt gjælder det samme som forklaret i foregaaende Aarsberetninger. Da Udførselen herfra er ringe i Forhold til den enorme Indførsel, viser det sig fremdeles meget vanskeligt at faa Udfragter, og vore Skibe ere derfor, som nærmere forklaret ovenfor, ogsaa i forrige Aar i Regelen afgaaede herfra i Ballast, Fiskeskibene dog for den største Del med Restladning til andre italienske Indførselssteder.

De væsentligste for Tiden i Virksomhed værende Dampskibslinier, der udgaa fra eller berøre Stedet, ere følgende:

I. Den subvenerede norsk-spanske Linie, som udstrækker hver anden af sine fjortendaglige Ture mellem Norges Vestkyst og Spanien til Genua, der saaledes har fast Anløb af denne Rute en Gang maanedlig. Fra Genua afgaa Dampskibene til en anden italiensk Havn og derpaa hjem. Genua havde sit første Anløb af Linien i Begyndelsen af Marts d. A., og det er derfor endnu for tidligt at danne sig nogen bestemt Formening om dette Foretagendes Fremtid. Liniens herværende Agent: H. Trumpy, Via Fossatello 16.

II. „Navigazione Generale Italiana“ (Florio e Rubattino), der underholder en udstrakt Dampskibsfart paa forskjellige Linier, hvoraf skal nævnes: a) Genua—Alexandria—Bombay med Fortsættelse til Singapore og Hong-Kong, b) Genua—Alexandria, c) Genua—Alexandria—Massana med Fortsættelse til Aden, d) Genua—Saloniki—Constantinopel—Odessa, e) Genua—Smyna—Odessa, f) Genua—Marseille, g) Genua—Palermo—Venedig, h) Neapel—Genua—Montevideo—Buenos-Aires, m. fl. Kontor Via Balbi 40, Genua.

III. „La Veloce“, der underholder Fart paa La Plata og Brasilien. Kontor Piazza Annunziata 18, Indskrivningskontor for Passagerer Via Andrea Doria 44—48 r.

IV. Società di Navigazione Puglia di Bari, Fart paa La Plata, Agent: G. Giglio e figli, Vico Conservatori del Mare 47 r.

V. Cyprien Fabre & Cie, Fart paa La Plata, samme Agent som IV.

VI. Norddeutscher Lloyd, Fart paa Østasien (Shanghai), b) Australien, c) Genua—New-York. Agenter: Fratelli Leupold, Piazza San Siro 10.

VII. Sloman Linien, Hamburg—Barcelona—Genua og Kysten sydover til Sicilien og tilbage til Udgangsstedet. Agent: G. Cabella, Piazza San Siro 6.

VIII. „Hamburg-Amerika-Packet-Aktiengesellschaft“, Genua—Hamburg—New-York—Vestindien, Agent: F. Scerni, Piazza Banchi.

IX. „Z-Line“, Genua—Sicilien—Liverpool, Agent: G. Cabella, Piazza San Siro 6.

X. Société Cockerill de Seraing, Linie Genua—Sicilien—Antwerpen, Agent H. Trumpy, Via Fossatello 16.

XI. Prince-Line, Afgang 1 Gang pr. Maaned til La Plata, 1 Gang pr. Maaned til Vestindien. Agent: H. Trumpy, Via Fossatello 16.

XII. Wilson-Line, Hull—Genua—Neapel og Retur, Agent Carr Bro's & Klein, Via al Pontereale 2.

XIII. Kosmos-Line, Genua—Sydamerikas Vestkyst, samme Agenter, som under XII.

XIV. Compagnie Fraissinet, Fart paa Genua—Marseille—Syds Spanien og Portugal samt paa Syd-Rusland. Agent: V. Sauvigne, Piazza Campetto 7.

XV. Danske Forenede Dampskibsselskab, Kjøbenhavn—Antwerpen—Barcelona—Genua—Livorno—Civita vecchia—Neapel—Sicilien og Retur via Spanien. Agent: F. W. Mowinckel, Piazza Pelliceria 5.

XVI. Gelatly- Hankey, Sewell & Cie, Genua—Antwerpen—England. Agent G. B. Gastaldi, Via San Lorenzo 15.

XVII. „Kon. Nederl. Stoombot- Maatschappy,“ Genua—Amsterdam. Agenter: Fratelli Leupold, Piazza San Siro 10.

XVIII. Leyland Line, Genua—Sicilien—Liverpool, Agent: John White, Via Luccoli 14.

XIX. Compagnie Nederland, Amsterdam—Genua—Hollandske Besiddelser i Asien. Agenter: Fratelli Gondrand, Adr. Calata degli Zingari.

Havneafgifter og Coutumer.

Genuas Havn, har som bekjendt, ingen naturlig Beskyttelse af Øer eller Forbjerge, men har i Tidernes Løb gjennem stadige Udvidelser samt Bygning af Dæmninger og Moloer faaet sit nuværende Udseende. Den sidste store Udvidelse foregik efter den i 1870-Aarene i dette Øiemed af Hertugen af Galliera givne Dotation af over 20 Millioner Francs. Havnen, der er stærkt befæstet ved Forter paa begge Sider, frembyder fra teknisk Side særdeles Interesse og ansees i Almindelighed for at være et af Nutidens betydeligste og interessanteste Værker paa Vandbygningskunstens Omraade.

Foruden af det bekjendte høie Fyrtaarn ved San Benigno belyses tillige Havnen af tilstrækkelige Indseilingsfyrer paa begge Sider. Lodspligt paahviler ikke de hertil ankommende Fartøier.

Lodspengene udgjør: for Fartøier, der stikke indtil 3 Meter dybt, fast Tæxt, 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 et Fartøi ud af Havnen, betales Halvdelen af de oven anførte, for Indløbet bestemte Taxter.

Indkommen i Havnen maa Skibsføreren personlig eller ved sin første Officer fremstille sig paa Havne-Capitaneriet med Sundhedspas og Maalebrev, hvorpaa Fartøiet strax erholder „libera practica“ og bliver anvist Plads, medmindre Skibets Provenients fra smittet eller mistænkt Havn nødvendig-gjør forudgaaende Lægevisitation eller lagttagelse af visse Forholdsregler fra Sundhedsvæsenets Side.

Langs de fleste Kaier er der lagt Jernbanespor, saaledes at de udlosede Varer kunne anbringes paa Wagon direkte til Bestemmelsesstedet, saafremt de ikke skulle oplægges paa noget herværende Magasin.

Havnevæsenet har paa de mest frekventerede Kaier ladet anbringe hydrauliske Kraner, der staa under Genuas Handelskammers Bestyrelse og Forvaltning. Efter dettes Reglement er vistnok ikke Benyttelsen af de hydrauliske Kraner tvungen, medmindre det fra Havnevæsenets Side ansees nødvendigt at paalægge de Fartøier, der lægge til ved Kaier, hvor der er

anbragt saadanne, at benytte dem. Men for Tiden anordner Havnevæsenet, at der ved disse Kaier af ethvert Fartøi ved Losningen anvendes mindst én hydraulisk Kran. Før Overladelsen af en saadan maa der gjøres skriftlig Anmeldelse til Handelskamret med nøiagtig Angivelse af Fartøiets Navn, Varenes Art og Vægt eller Kollyernes Antal samt, i Tilfælde, de benyttede Lægters Antal. Feilagtige Angivelser medfører Tab af Retten til at benytte Apparaterne (udeaf for hvad der er tvunget), hvorhos Unøiagtigheder i Vægtopgaverne (dog med 10 % Tolerance) har tilfølge Optrædelse af dobbelt Afgift samt Forpligtelse til at erstatte den Skade, som maatte resultere af eventuel Over-Belastning. Adgangen til Apparaternes Benyttelse gaar efter Rækkefølge overensstemmende med Indskrivningsbogens Udvisende. Den Skibsfører, der lader sin Tur gaa ubenyttet, taber sit Nummer og maa for at faa Adgang til Apparaterne paany, lade sig indskrive efter de øvrige allerede indførte Fartøier.

Betalingen skal efter Reglementet erlægges forskudsvis enten efter det for Apparaternes Benyttelse forlangte Tidsrum eller for det opgivne Vægtkvantum, dog i sidstnævnte Tilfælde med Adgang for begge Parter til endeligt Opgjør overensstemmende med det virkelig ud- eller indlossede Kvantum efter Arbeidets Tilendebringelse.

Ved Kranernes Udleie paa Tid kan det oprindeligt fastsatte Tidsrum, saafremt det maatte vise sig utilstrækkeligt, forlænges efter Andragende til Handelskamret, dog uden Præjudice for andre indskrevne Fartøier. Ligeledes har en Skibsfører Adgang til at tilbagelevere Apparaterne forinden Udløbet af det ham tilstaaede Tidsrum ved Anmeldelse derom 5 Timer forud. I saa Tilfælde godtgøres der ham Halvdelen af den forskudsvis erlagte Afgift for det Tidsrum, i hvilket han renoncerer paa Kranernes Benyttelse.

De flytbare hydrauliske Apparater anbringes ret ud for Fartøiets Luger eller, hvor Skibsføreren maatte forlange det. Ligeledes flyttes de under Lastningen eller Losningen efter Ønske, saafremt det dreier sig om Udlosning af mindst 100 Tons i den nye Stilling. Ved Benyttelse af de faste Kraner maa derimod Fartøierne selvfølgelig indtage den Plads, der bliver dem anvist.

Afgiften for Kranernes Benyttelse erlægges efter en specificeret Tarif, hvori bl. A. findes følgende Taxter:

- a) for Tid: flytbare Kraner af 1500 Kgs. Kraft: 12 Lire for 4 Timer, 15 Lire for 5 Timer; for 1 Time udenfor den almindelige Arbeidstid Lire 3.40 om Dagen og L. 5.10 om Natten.

faste Kraner af 3300 Kgs. Kraft: 6 L. pr. Time i den almindelige Arbeidstid; udenfor samme 8 L. pr. Time om Dagen og 12 L. om Natten.

faste Kraner af 6600 Kgs. Kraft: efter samme Forhold henholdsvis 12—14—21 Lire.

faste Kraner af 10000 Kgs. Kraft: efter samme Forhold henholdsvis 18—20—30 Lire.

- b) pr. ud- eller indlosset Ton: flytbare Kraner af 1500 Kgs. Kraft: i den almindelige Arbeidstid L. 0.20; udenfor samme om Dagen L. 0.40, om Natten L. 0.36.

faste Kraner af 3 300 Kgs. Kraft: efter samme Forhold
henholdsvis L. 0.50—0.60—0.90.

faste Kraner af 6 600 Kgs. Kraft: efter samme Forhold
henholdsvis L. 0.75—1.00—1.50.

faste Kraner af 10 000 Kgs. Kraft: efter samme Forhold
henholdsvis L. 1.00—1.40—2.10.

Det staar Skibsføreren frit for at vælge Afgiftens Beregning efter Tid eller efter indlastet eller udlosset Vægtkvantum. Dog udleies de flytbare Kraner i den almindelige Arbejdstid ikke paa mindre end halv Arbejdsdag (nemlig efter Aarstiden 4 eller 5 Timer).

Den almindelige Arbejdstid er: 1 November—31 Januar Kl. 8—12 og Kl. 1—5, 1 Februar—30 April Kl. 8—12 og Kl. 1—5½, 1 Mai—31 Oktober Kl. 7—12 og Kl. 1—6.

Kulladninger. Kullastede Fartøier blive anviste Plads ved Passo nuovo, den inderste Vig af Havnen i Vest mod det store Fyrtaarn. Ifølge Certepartierne skal der i Almindelighed losses 500 Ton pr. Dag. For Stivedorerne er der i Certepartierne efter gjældende Coutume fastsat en Betaling af 6½ pence pr. udlosset Ton, deri dog ikke iberegnet Leie af Kurve, Anbringelse af Render m. V. For Brug af Kurve under den hele Losning betales: for store 3 og for smaa 2 Lire pr. Stykke; for Render 5 Lire pr. Stykke; for Planker 1 Lire og Bukker 2 Lire (heraf bruges sædvanligen et Sæt ved hver Luge). For Udlosning af et Skib paa omkring 1 800 Reg. Tons vil Leie af Kurve, Render og Planker m. V. dreie sig om 200 à 250 Lire. Veiningen besørges ved Udlosning af Kul af 2 Veiere, én for Skibsføreren og én for Lastemodtageren, hvoraf hver betaler sin Veier. Prisen er for nærværende 10 Centesimi pr. Ton. Kullene losses delvis i Lægter og oplægges delvis paa de aabne Tomter indenfor Kaierne ved Passo nuovo, saafremt de ikke ere bestemte til Videretransport og saaledes losses direkte paa Jernbanewagon. Kulladninger, bestemte til det store Dampskibsselskab Navigazione Generale Italiana, losses ikke, som de øvrige, ved Passo nuovo, men anbringes enten i Lægter eller i et gammelt Skib, der tjener Selskabet til Kuloplagssted og er beliggende ved Ponte Spinola i den centrale Del af Havnen.

Kornladninger. For saadanne er der i Almindelighed ikke fastsat et bestemt Kvantum at udlosse pr. Dag, hvorimod der som oftest vil findes stipuleret et vist Antal Dage for Ladningens Indtagning og Udlosning tilsammentagne, saaledes at hvad der maatte tabs paa den ene Kant, atter indvindes paa den anden og omvendt. De Dampskibe, der ikke ere saa heldige at have et fast Antal Indlastnings- og Udlosningsdage stipuleret i Certepartiet, maa rette sig efter Custom of the port, hvilken vistnok ikke er fuldkommen fast, men dog i Almindelighed kan sættes til 300 à 400 Tons pr. brugbar Arbejdsdag. Undertiden sees der dog for Udlosningen alene at være anført „to be received as fast as Captain can deliver“. Stivedorernes Godtgjørelse er her aldrig, som ved Kulladninger, fastsat i Certepartierne, og er saaledes underkastet de sædvanlige Forandringer efter Konjunkturerne paa Pladsen. For Tiden betales 40 à 50 Centesimi pr. Ton, alt iberegnet undtagen Kranerne. Kornladninger losses paa forskellige Steder i Havnen, hvor der findes Oplagssteder, dog væsentligst ved Ponte reale, Ponte Christoforo Colombo og Ponte Adolfo Parodi, der alle ligge

temmelig centralt i Havnen. For nogen Del bringes ogsaa hertil ankomne Kornladninger direkte paa Jernbanewagon eller undertiden i Lægter, saafremt Varen er bestemt til et nærliggende Sted ved Rivieraen eller endnu ikke er disponeret. Korn fra Sortehavet kommer altid løst og heises, saafremt det ikke losses i Lægter, op fra Rummet i store Jernbeholdere, der tage omtrent en Ton, og bringes derfra over i flere paa Kaien anbragte, af Kjøbmanden leiede automatiske Apparater, der fylde Sækkene med det for samme bestemte Vægtkvantum.

Veining eller Maaling af Kornlaster medfører her for Skibet en Udgift af ca. L. 1.25 for et Kvantum af 100 Hektoliter.

Ved Kornladningers Losning hersteds forekommer hyppig en for Rederierne ikke ganske ubetydelig Ulempe, idet nemlig det Korn, der losses midlertidig i Lægter, ikke — som paa andre Steder — bliver maalt eller veiet i samme Øieblik, det forlader Skibssiden, men hyppig bliver henliggende i Lægterne i uforholdsmæssig lang Tid, inden det disponeres af Kjøbmanden og da endelig veies. Vistnok betales Fragten efterhaanden som Udlosningen foregaar, men den definitive Saldering og Beløbets Remisse fra vedkommende Agent bliver dog paa denne Maade i væsentlig Grad forsinket. Der har flere Gange været søgt rettet paa denne utilfredsstillende Forretningssorden, men hidtil uden positivt Resultat.

Trælaster losses, forsaavidt den ankommer fra Sverige og Finland, ved Passo nuovo i den inderste Vig af Havnen ved det store Fyrtaarn, medens derimod Pitch-pine losses ved Mura delle Grazie i den ydre Havn. Heller ikke for Trælaster er der i Certepartierne fastsat nogen bestemt Godtgjærelse til Stivedorerne. Seilskibe træffer, forsaavidt de ikke helt og holdent benytte sit eget Mandskab, i Almindelighed Akkord med en Stivedor for den Extrahjælp, som i det Hele tiltrænges. Dampskibenes Betaling til Stivedorerne dreier sig efter de for Tiden gjældende Priser om Lire 2.50 à Lire 3.00 pr. Standard. Med Hensyn til Maaling er det Praxis, at der for Trælaster fra Amerika af Skibet derfor betales omkring 1 fr. pr. Standard, medens Trælastladninger fra Sverige og Finland i Almindelighed her ikke blive maalte, saafremt Kapteinen udlosser det rette Stykkeantal. Angaaende Tiden for Udlosningen er det Regelen, at Seilskibe have Klausulen „Custom of the port“, medens der for Dampskibe ikke er nogen fast Regel i saa Henseende; dog sees som oftest anført „as fast as Captain can deliver“.

Tørrede Fiskevarer. Disse losses i det saakaldte Darsena, et mindre lukket Bassin omtrent i Centrum af Havnen, hvor der er betydelige Magasiner for den Slags Varer. I denne Afdeling af Havnen findes ikke hydrauliske Kraner. For Udlosning af Fiskelaster bruges ikke professionelle Stivedorer, hvorimod Lasten altid udlosses af Skibenes egne Mandskaber, idet det dog er almindeligt, at Skibsførerne for at paaskynde Losningen efter muligt Behov tillige leier Sjaure fra Land. Hertil maa imidlertid tages dygtige og med Varen vel kjendte Folk, da de ellers ikke tillades anvendte af Ladningsmodtagerne. Dygtige Folk betales med 5 à 6 Lire pr. Dag. For Fiskelaster fra Finmarken fastsættes der i Certepartirt et vist Antal Voger, der skal losses pr. Dag, medens det for andre Fiskelaster som oftest er anført i Konnossementerne, paa hvor lang Tid vedkommende Parti bør være udlosset. Da der saagodtsom altid i Konnossementerne staar „Vægt ubekjendt“, foranstaltes som Følge heraf Veiningen af Varemodtageren for egen Regning. Angaaende Virkningen af Klausulen „Vægt ubekjendt“ ved Fiskeladninger, der sendes løse, har Generalkonsulatet udførligen

udtalt sig i Aarsberetningen for 1892 og tillader sig derfor at henvise dertil (Beretninger over Handel og Søfart No. 11, 1892, Side 342—344).

Jern. Nyt Jern kommer hertil aldrig fra Sverige som hel Last, men altid i mindre Partier, og der gjælder for Losningen saaledes ingen andre Regler eller Coutumer end for Stykgods i Almindelighed. Anderledes med gammelt Jern, hvoraf særlig brugte Jernbaneskiner i de sidste Aar ere indførte her i betydelige Kvanta som Raamateriale for Jernstøberierne. Af disse Skinner, der i Almindelighed udgjør en hel Ladning, udlosses der som Regel 250 Tons pr. Dag, saafremt Skibsføreren ser sig i Stand til at bringe et saa stort Kvantum af denne ikke let haandterlige Vare ud af Lasterummet. Stivedorerne betales tidligere med 1 Lira pr. Ton, men faa nu i Almindelighed ikke mere end omkring 80 Cent. I Certepartierne sees som oftest Fragten bestemt „pr. Ton delivered“, og det skulde som Følge heraf være nødvendigt for Skibsføreren at foranstalte Lasten veiet. Da dette imidlertid for denne Vare vilde medtage uforholdsmæssig lang Tid og saaledes unødigen opholde Fartøierne, godtgjøre Skibsførerne efter den her befulgte Coutume Varemødtageren 1 % af Fragten for at modtage Lasten uden foregaaende Veining. I enkelte Certepartier sees dog ogsaa Fragten stipuleret „pr. Ton taken in“, og i saadant Tilfælde skulde egentlig Nødvendigheden af Veining ved Udlosningen for Skibets Vedkommende bortfalde, men det synes, som om den omhandlede Fragtgodtgjørelse af 1 % er bleven coutummæssig, idet der selv i saadant Fald gjøres Fordring derpaa, uden at dog Spørgsmaalet om denne Fordrings Retmæssighed vides endnu at være kommen til Domstolens Afgjørelse. Jernlaster losses som Regel ved Ponte Cristoforo Colombo og Ponte Parodi.

Sukker ankommer hertil dels fra Java, dels fra europæiske Havne (Rouen, Calais, Dunkerque, Antwerpen, Stettin og Danzig). Javasukkeret kommer i Kurve (Cesti), medens Sukkeret fra de europæiske Udførselshavne kommer i Sække. Med Hensyn til Udlosningstiden er den almindelige Klausul „as fast as steamer cau deliver“, men der sees dog ogsaa i enkelte Certepartier et bestemt Antal Liggedage. Der udlosses her som Regel 400 à 500 Ton pr. Dag. Veining af Sukkerlaster foretages sædvanligvis ikke hersteds. Sukkerladninger fra Europa betragtes nemlig i saa Henseende som Stykgods, saaledes at Skibsføreren er fri, naar rigtigt Stykketal leveres, medens der for Sukkerladninger fra Java i Almindelighed godtgjøres $1\frac{1}{2}$ à 2 % af Fragten for at undgaa Nødvendigheden af Veining. For Sukker i Sække betales der Stivedorerne omkr. 60 à 70 Centesimi pr. Ton, for Sukker i Kurve efter Omstændighederne af og til 10 Centesimi mere. Sukkerladninger losses altid i den saakaldte Porto franco og bringes direkte ind i de derværende betydelige Oplagssteder for alle Slags Kolonialvarer.

Bomuldsladninger losses ved Kaerne ved Santa Limbania. Modtages „as fast as Steamer cau deliver.“ Kapteinen staar ikke inde for Vægt, men for Stykketallet af de indtagne Bomuldsballer. Stivedorerne betales for Tiden med 15 Centesimi pr. Balle (tidligere noget mere). Den sædvanligvis nødvendige Reparation af Ballerne medfører en Bekostning af 7 à 8 Cent. pr. Stykke.

Farvetræ. Som Lossested for disse Ladninger findes ingen bestemt Kai, og Skibene anvises derfor Plads paa forskellige Steder i Havnen, alt eftersom Varen skal forblive i Genua eller forsendes videre. Med Hensyn til Lossetiden er det i Almindelighed bestemt „to discharge according to

custom of the port.“ Denne er for Seilskibe paa omkr. 300 Tons 35 à 40 Tons om Dagen (3 à 4 Jernbanewagoner). Lasten veies ombord af 2 Veiere, den ene for Skibet, den anden for Varemottageren. Veieren betales med 35 Centesimi pr. Ton. Varen losses ved Fartøiernes eget Mandskab og tildels leiede Sjauere.

Marmorladninger fra Genua til Amerika. Marmor i Blokke er saagodtsom udelukkende bestemt til Nord-Amerika, medens Marmor i Plader og Fliser gaar saavel til Nord- som Syd-Amerika. Lasten indtages altid ude paa Havnen fra Lægter. Forsaavidt Lasten bestaar af Blokke, bringes den for det meste hertil søværts fra Avenza, en aaben Lasteplass i Nærheden af Carrara, øst for Spezia. Blokkerne bringes ved Indlastningen i Genua ombord i Skibene ved Dampkran, anbragt ombord paa en Ponton, der lægger sig ved det indlastende Fartøi. Marmor i Plader kommer til Genua fra Carrara dels med Jernbane, dels søværts ligesom Blokkerne. Forsaavidt angaar vore Skibe, har det hidtil for det meste været Seilfartøier, der have taget Marmorladninger, da Indlastningen medtager for lang Tid til, at Dampskibe i Almindelighed kan reflektere paa den Slags Fragter. Seilskibene have som Regel 30 à 35 Arbejdsdage for at indtage Lasten, alt efter Skibets Størrelse. Med Hensyn til Dampskibe lader der sig ikke opstille nogen bestemt Regel, idet Certepartierne have høist forskellige Bestemmelser med Hensyn til Indlastningstiden. Lasten indtages, forsaavidt angaar Dampskibe, ogsaa meget hyppig successive paa forskellige Steder i Italien. Til Indstuvning af Lasten ere Skibsførerne paa Grund af Varens Tyngde og vanskelige Haandterlighed nødsagede til at bruge i denne Branche særligt øvede Stivedorer, der betales temmelig høit. For Last i Blokke erlægges saaledes 3 à 3½ Lire pr. Ton, Kranernes Benyttelse iberegnet, og for Marmor i Plader L. 1.20 à 1.50.

De Afgifter, som Skibsfarten er underkastet hersteds, ere i det væsentlige følgende:

Havneafgifter:

Dampskibe, ankommende	for hvert Anløb . . .	Lire 1.00	pr. Reg. Ton
fra fremmede Lande	Abonnement for 12 Mdr. —	4.00	- —
Dampskibe, ankommende	for hvert Anløb . . .	— 0.50	- —
fra italienske Havne	Abonnement for 12 Mdr. —	2.00	- —
Seilskibe, ankommende fra Havne	fra 1 til 100 Tons —	0.50	- —
udenfor Middelhavet	over 100 Tons .	— 0.80	- —
Seilskibe, ankommende fra frem-	fra 1 til 100 Tons —	— 0.50	- —
mede Lande ved Middelhavet	over 100 Tons .	— 0.60	- —
	Abonnement for 12 Mdr. —	0.80	- —
Seilskibe, ankommende	fra 1 til 50 Tons . .	— 0.20	- —
fra italiensk Havn	- 51 - 100 — . .	— 0.40	- —
	101 og derover . . .	— 0.70	- —

Naar Havneafgift er erlagt i én italiensk Havn, kan vedkommende Fartøi frit anløbe andre italienske Steder uden Erlæggelse af ny Afgift i et Tidsrum af 30 Dage. Et Fartøi, som alene lossere Varer, hvis samlede Vægt udgjør en Tiendedel eller derunder af dets Tonnage, betaler kun en Fjerdedel af den almindelige Havneafgift. Samtlige disse Afgifter tilfalde

Staten, der er Eier af Havnene. Hverken af Fartøier eller Varer er der nogen kommunal Afgift at erlægge til Bestridelse af det lokale Havne-væsen, Brygge-Anlæg o. desl.

Ballast koster: almindelig Grusballast 2.25 pr. Ton; Stenballast 3 à 4 Lire pr. Ton.

Vand koster: fra Vandbaadene 4 Lire pr. 1 000 Liter; fra Vandledningen 1 Lira pr. 1 000 Liter.

Vagthold mod Ildsvaade 3 Lire pr. Nat.

Fortøiningsafgifter vil for et Dampskib paa ca. 1 000 Reg. Tons dreie sig om 50 Lire.

Til Oversigt over Fartøiers almindeligste Udgifter hersteds hidsættes eksempelvis, som i forrige Aar, endel Beregninger over saadanne, heri ikke indbefattet Konsulatafgift, Post- og Telegrafporto og lignende:

A. Et Dampskib paa henved 1 200 Reg. Tons, ankommet hertil med Kulladning fra England og afgaaet i Ballast:

Lods ind og ud	Lire	170.90
Fortøining (uden Anker)	—	50.00
(med Anker L. 100).		
Havneafgift	—	1 147.00
Toldbodudgifter, Manifest, fremmed Sundhedspas	—	145.00
Vagthold for Ildsvaade (6 Nætter)	—	18.00
Stuernes Regning for Lastens Udlosning (6½ d pr. Ton)*)	—	1 423.50
Brug af Kurve, Render, Planker m. v.	—	205.00
Lastens Veining (10 Cent. pr. Ton)	—	231.10
Skibsmægler	—	130.70

Tilsammen Lire 3 520.30

B. Et Dampskib paa noget over 300 R. T., ankommet hertil med Fiskeladning fra Bergen og afgaaet med Restladning:

Lods ind og ud	Lire	67.50
Fortøining	—	10.00
Havneafgift	—	322.60
Toldbodudgifter, Manifest, fremmed Sundhedspas etc.	—	95.35
Vagthold for Ildsvaade (1 Nat)	—	3.00
Sjauernes Regning (varierende)	—	40.00
Toldvæsenets Certifikat for Partiets Udlosning (indsendes til Toldkammeret i sidst anløbne spanske Havn)	—	20.00
Skibsmægler	—	50.00

Tilsammen Lire 608.45

*) Stipuleret i Certepartiet.

C. En Bark paa henved 400 Reg. Tons, ankommen til Genua med Ladning af Farvetræ fra Vestindien og afgaaet i Ballast:

Lods ind og ud	Lire	75.00
Bugserbaad	—	175.00
Fortøining	—	75.00
Havneafgift (à 80 Cent. pr. Ton)	Lire	305.40
Toldbodudgifter, Manifest, fremmed Sundhedspas, Tilladelse til at tage Ballast etc.	—	150.50
Lastens Veining à L. 0.35 pr. Ton	—	153.00
Ballast	—	325.00
Skibsmægler	—	78.65

Tilsammen Lire 1 337.55

D. En Skonnert paa henved 100 R. T., ankommen med Fiskeladning fra Labrador og afgaaet i Ballast:

Lodsning	Lire	35.00
Bugserbaad	—	52.00
Fortøining	—	15.00
Havneafgift (à 50 Cent. pr. Ton)	—	47.10
Toldbodudgifter, Manifest, fremmed Sundhedspas	—	93.30
Stuernes Regning for Ladningens Udlosning	—	60.00
Ballast	—	100.00
Skibsmægler	—	52.00

Tilsammen Lire 454.40

II.

Handelsbevægelsen til og fra Genua har i 1893, sammenlignet med de foregaaende Aar stillet sig saaledes:

Indførsel og Udførsel af Varer, opgivet efter Vægt:

	1885 Tons	1886 Tons	1887 Tons	1888 Tons	1889 Tons
Indførsel	1 817 502	1 850 682	2 074 601	2 003 342	2 209 107
Udførsel	112 561	141 180	115 061	61 858	73 794
	1890 Tons	1891 Tons	1892 Tons	1893 Tons	
Indførsel	2 365 173	2 150 480	2 330 359	2 303 466	
Udførsel	113 171	115 372	448 589	121 236	

Indførsel og Udførsel af Varer, opgivet efter Værdi:

	1885 Lire	1886 Lire	1887 Lire	1888 Lire	1889 Lire
Indførsel	391 645 875	340 706 525	376 415 690	303 287 040	384 373 789
Udførsel	82 929 195	98 198 183	79 572 755	67 932 752	87 244 091

	1890 Lire	1891 Lire	1892 Lire	1893 Lire
Indførsel	400 282 548	387 560 711	367 672 657	382 870 845
Udførsel	90 660 869	89 760 440	102 727 667	114 774 118

Som i de tidligere Aar, har de forenede Rigers Import herover væsentlig omfattet de tre Hovedartikler Jern, Træ og tørrede Fiskevarer.

Noget væsentlig nyt at bemærke for Vare-Indførsel i det sidst forløbne Aar er ikke tilkommet, hvorfor Generalkonsulatet i det Væsentlige skal indskrænke sig til her at hidsætte statistiske Data og tror — for at undgaa Gjentagelser — forøvrigt at kunne henvise til den indgaaende Behandling af de herhen hørende Spørgsmaal, som vil findes i de foregaaende Aars-beretninger.

Jern og Staal. Det er meget vanskeligt, ja endog umuligt med Sikkerhed at angive Kvantumet af det her indførte svenske Jern og Staal, idet denne Vare ogsaa i forrige Aar, med Undtagelse af 30 Tons, der kom med et norsk Dampskib, er indført i mindre Partier over Hull og Hamburg og saaledes i Toldkammerets Opgaver for den væsentligste Del er blevet opført som tysk eller engelsk Vare. Det synes imidlertid, som om Importen af svensk Jern og Staal er i Stigende, idet der efter nøjagtigt mulig Gjennemgaaelse af Manifesterne over indførte Varer overslagsvis antages at

2 100 000 Kg. svensk Jern og
700 000 - — Staal

Tils. 2 800 000 Kg.

imod i 1887	1 425 000 Kg.
— i 1888	970 000 -
— i 1889	2 100 000 -
— i 1890	1 900 000 -
— i 1891	1 748 000 -
— i 1892	2 246 000 -

Grundpriserne for de forskellige Sorter Jern har, sammenlignet med de foregaaende Aar, været noteret saaledes:

	1889 Lire	1890 Lire	Massiaux. 1891 Lire	1892 Lire	1893 Lire
Svensk	20.00	14.50	15.25	13.00	16.00
Engelsk	16.00	12.00	12.50	11.00	14.00
Tydk	16.00	13.00	13.25	12.00	15.50

	1889 Lire	1890 Lire	Billettes. 1891 Lire	1892 Lire	1893 Lire
Svensk	22.00	16.00	17.50	15.00	18.50
Engelsk	18.00	13.00	13.25	12.00	15.00
Tydk	18.00	14.00	14.50	13.00	16.50

	1889 Lire	1890 Lire	Barres. 1891 Lire	1892 Lire	1893 Lire
Svensk	25.00	22.00	24.20	21.00	23.50
Engelsk	20.00	17.50	18.50	16.00	18.50
Tydk	21.00	18.00	19.00	16.50	19.00

alt pr. 100 Kilogram c. i. f. Genua. Der sees altsaa at have været en Pristigning, men denne er dog selvfølgelig ikke saa betydelig som tilsyneladende efter de anførte Ziffre, idet forrige Aars betydelige Agio maa tages i fornøden Betragtning ved Prisernes Sammenligning. (Om Agioen nærmere nedenfor under Afsnittet Pengeforholde).

Af brugte Jernbaneskiner og andet gammelt Jern som Raamateriale for Jernstøberierne har Indførselen været i Tiltagende. Der er saaledes fra Sverige ankommet 6 norske Dampskibe med tils. . . . 8 700 Tons og - Norge (for første Gang) 2 012 --

(I 1891 var Importen fra Sverige 6 400 Tons og i 1892 6 629 Tons).

Fra andre Lande er af denne Artikel i 1893 indført:

Belgien	351 Tons	Overført	28 921 Tons
Frankrig	51 --	Spanien	4 226 --
Tydskland	885 --	Schweiz	30 --
Storbritannien	27 634 --	Andre Lande	14 194 --

28 921 Tons	47 371 --
-------------	-----------

med ovenvævnte Indførsel fra Norge og Sverige	10 712 --
---	-----------

udgjør altsaa Aarets samlede Indførsel af gamle Skinner . . 58 083 Tons

Priserne paa gamle Jernbaneskiner have, sammenlignet med de foregaaende Aar, været noteret saaledes:

	1890.	Jernskinner. 1891.	1892.	1893.
Double headed	69 sh. 6 d	64 sh.	60 sh.	61 sh.
Bull headed	68 sh.	63 sh. 6 d	59 sh.	60 sh.
Bridge	65 sh.	60 sh.	55 sh.	56 sh.
Barlow	60 sh.	56 sh. 6 d	51 sh.	52 sh.

	1890.	Staalskiner. 1891.	1892.	1893.
Double headed	72 sh.	51 sh.	56 sh.	57 sh.
Bull headed	68--71 sh.	50 sh.	55 sh.	56 sh.
Bridge	69 sh.	51 sh.	53 sh.	54 sh.
Barlow	62--65 sh.	47 sh.	45 sh.	46 sh.

pr. Ton c. i. f. Genua.

For at indgaa og toldbehandles som Raamateriale — 1 Lira pr. 100 Kilogr. — maa de brugte Skinner være opskaarne i Smaastykker, med mindre de ere bestemte til Jernstøberier, som arbeide under Toldvæsenets Opsigt.

Agenter i Jern: John Arfwedson, Varvelli, Justin & Rasche, J. G. Zilliken, Herman Braun, Ingeniør Guiseppe Poggi, Gio-Batta Valle, samtlige i Genua. Luigi Viglione i Sampierdarena.

Hesteskosøm. Indførselen heraf har for svensk Vares Vedkommende holdt sig nogenlunde uforandret, medens der af norsk Vare er indført meget ubetydeligt. Der har saaledes i de sidste Aar været indført:

	1886. Kg.	1887. Kg.	1888. Kg.	1889. Kg.
Svensk Vare	Opgave mangler		40 000	60 000
Norsk --	40 000	56 000	32 000	50 000

*

	1890. Kg.	1891. Kg.	1892. Kg.	1893. Kg.
Svensk Vare	138 000	176 000	290 000	280 000
Norsk —	50 500	35 000	11 000	4 000

Konkurrencen med Tydskland, Schweiz og Østerrige er fremdeles meget skarp, hvortil, som i forrige Aarsberetning oplyst, endnu er kommet indenlandsk italiensk Fabrikat fra den nyanlagte Hesteskosømfabrik i Pinerolo, beliggende mellem Turin og den franske Grændse i Valdenserdalen. Den nye Fabrik, der tilhører Firmaet Banorhard & Co. i Pinerolo med Agentur Varvelli i Turino, er anlagt efter svensk Mønster. Dens Produktion i første Aar skal have været 500 Ton. Dette Foretagende, der siges for sit eget Vedkommende ikke at arbejde under synderlig gunstige Vilkaar, har ikke destomindre øvet en meget skadelig Indflydelse paa Indførselen af skandinavisk Vare, hvis Priser i den sidste Tid have maattet end yderligere ned-sættes. Priserne varierede ifølge Sømmenes Nummere og Partiernes Størrelse fra 54 til 107 Lire pr. 100 Kilogram, Varen ufortoldet.

Trælaster. Der har i de sidste Aar været indført:

	1888. Kub.-m.	1889. Kub.-m.	1890. Kub.-m.	1891. Kub.-m.	1892. Kub.-m.	1893. Kub.-m.
Svensk	9 000	9 300	4 700	5 519	2 814	5 662
Østerrigsk	6 000	5 200	4 850	7 460	10 348	18 641
Nordamerikansk	14 600	22 000	45 600	22 969	27 940	38 897
	29 600	36 500	55 150	35 948	41 102	63 200

Svenske Planker 3 $\times$ 8 og 3 $\times$ 9 Tommer, der i 1892 stod meget lavt, blev i 1893 paa herværende Magasiner atter betalte med den i de foregaaende sædvanlige Pris, nemlig, alt efter Kvaliteten, 70—72 Lire pr. Kub. Meter.

Til Sammenligning hidsættes ogsaa Priserne paa Trævarer fra andre Lande:

Den her magasinerede østerrigske Trælaster, der for den største Del kommer fra Tyrol, staar i følgende Pris: Bjælker, tilhugne med Øxe, 13—24 Centimeter, 42—46 Lire pr. Kub. Meter; Do. sagede 25 Centimeter, 48—50 Lire pr. Kub. Meter; Do. utilhugne, 10 Centimeter (Top), 36—38 Lire pr. Kub. Met.; Bord: 1ste Kvalitet, 1 Centimeter, 72—75 Lire pr. Kub. Met.; Do. 1½ Centimeter, 62—65 Lire pr. Kub. Met.; Do. 2½, 3, 3½, 4 à 6 Centimeter 60 Lire pr. Kub. Meter. Bord: 2den Kvalitet, 1 Centimeter 58—60 Lire, Do. 1½ Centimeter 50 Lire; Do. 2, 2½, 3, 3½ —6 Centimeter, 46—48 Lire pr. Kub. Meter.

Amerikansk Pitch-pine 1, 1¼, 1½, 2 Tommer (Bord og Planker) 65 Lire; 3, 4, 5 Tommer 63—65 Lire pr. Kub.-Met. Tilsagede Bjælker 50 Lire pr. Kub.-Met.

Af kanadisk Trævirke (Spruce) ankom der ogsaa i 1893 meget ubetydeligt. Planker 3 $\times$ 8 og 3 $\times$ 9 betales paa Magasinerne med 48—50 Lire pr. Kub.-Met.

Samtlige ovennævnte Priser er beregnede for Trælasteren læsset paa Wagon fra Magasinerne.

De betydeligste Oplagssteder for Trælaster findes i Sampierdarena, nær ved Genua paa den vestlige Riviera. Dersteds er paa Firmaet Fratelli

Feltrinellis Tomter anlagt en Dampsag paa 50 Hestes Kraft. Paa samtlige de øvrige Oplagstomter sages de indførte Bjælker udelukkende ved Haandkraft.

Den stærke Stigning i Trælastimporten er foraarsaget ved betydelige Byggeforetagender saavel her i Genua som fornemmelig i Piemont. Genua, der paa Grund af Terrænforholdene tidligere havde vanskeligt for at udvide sig, har i den senere Tid overvundet de lokale Hindringer, idet de omliggende Høider nu efterhaanden ere blevne gjorte bebyggelige ved Anlæg af Terrasser, der afgive udmærkede Byggegrunde og efterhaanden forsynes med fortrinlig Kommunikation gennem elektriske Baner og Ascenseurer. Da derhos ældre trange Gader nu demoleres for at give Plads for Boulevarder med tidsmæssig Bebyggelse, er det sandsynligt, at Behovet for Bygningsmateriale hersteds endnu i lang Tid vil blive betydeligt.

Som et Forsøg er der fra Norge for kort Tid siden med den nye norsk-spanske Linie indført et mindre Parti (10 Standard) høvlede og pløiede Bord. Efterat der havde hersket Tvivl om, hvorledes saadanne vilde blive toldbehandlede, har det gjorte Forsøg nu godtgjort, at denne Vare indgaar under Toldtariffens § 163 og at den følgerig for Lande med Mestbegunstigelsestraktat er toldfri.

Af større Trælastforretninger kan nævnes: 1) Fratelli Feltrinelli, Hovedforretning i Milano (Dampsag) med Filialer i Rom, Venedig, Desenzano, Verona, Sampierdarena ved Genua (Dampsag), Neapel (Dampsag) og Messina samt i Bozen (Tyrol) og Triest. 2) Andrea Sanguinetti, via del Rivale 18 (Foce) ved Genua. 3) Zanotti & Forni, Via Luccoli 20, Genua. 4) Antonio Barabino & Figlio i Bolzaneto og 5) Fratelli Mezonio i Sestri.

Agenter: John Arfwedson, Via al Ponte reale 2, Oscar Goetzlof, Piazza Pelliceria 5, Ogtrop Succesori, Vico dei Greci 2.

Fiskevarer. Indførselen af tørrede og konserverede Fiskevarer i Genua udgjorde i 1893 sammenlignet med de foregaaende Aar:

	Kg. 1893	Kg. 1889	Kg. 1890	Kg. 1891	Kg. 1892
Norsk Vare . . .	4 241 407	(4 748 608	4 643 799	2 539 339	3 734 503)
Fransk . . .	81 231	(419 705	435 188	50 000	163 400)
Labrador . . .	2 619 912	(2 417 543	2 761 704	2 050 000	3 227 200)
Forenede Stater U. S.	744 029	(2 111 461	618 957	1 107 104	690 800)
Islandsk . . .	569 294	(1 023 474	880 000	986 437	527 900)
	8 255 873 (10 720 791 9 339 648 6 732 880 8 143 803)				

Af den i 1893 indførte norske Vare ankom

i norske Fartøier	2 660 191 Kg.
i fremmede Skibe	1 581 216 -

4 241 407 Kg.

Forholdet mellem Stokfisk og Klipfisk fra Norge til Genua har i Tiden siden 1886 stillet sig saaledes:

	Stokfisk.	Klipfisk.	Tilsammen
1886 Kg.	2 482 520	1 323 555	3 806 075
1887	2 128 484	1 175 600	3 304 084
1888	3 152 970	2 140 625	5 293 595

	Stokfisk.	Klipfisk.	Tilsammen.
1889	- 2 039 198	1 709 410	4 748 608
1890	- 2 753 352	1 890 447	4 643 799
1891	- 1 386 608	1 152 731	2 539 339
1892	- 2 449 090	1 284 413	3 734 503
1893	- 3 279 997	961 410	4 241 407

Engrospriserne fra Entrepôt i Genua for vore Fiskevarer efter de forskellige Sorteringer, sammenlignet med Priserne for Fisk fra andre Lande, stillede sig i Aarets Løb saaledes:

	„Vestre“ Lire	„Fin Hol- landais“ Lire	Finmarks- fisk Lire	Norsk Klipfisk Lire	Labrador Lire	Islands- fisk Lire
Januar . . .	80—81	65	58—60	40—45	45—47	45—48
Februar . .	80—81	60	50—55	40—45	47—48	47—48
Marts . . .	80	60	50—55	—	40—42	47—48
April . . .	82	60	50—55	—	40	40
Mai	—	65—70	55—60	—	35—36	—
Juni	—	65—70	55—60	63	—	—
Juli	90	50—58	55	—	—	55
August . . .	100	60	55	57—58	—	60
September .	102	70	65	58	—	57
Oktober . .	102	90	80—85	58—60	54—55	54
November . .	102	80	85	—	47—48	57
December . .	102	60—65	75	—	47	55—56

Samtlige disse Priser ere for 100 Kilogram, Varen ufortoldet. Betalingen er dog selvfølgelig forudsat i italienske Papirpenge, der, som nedenfor skal forklares, i Særdeleshed i 2det Halvaar sank betydeligt under pari Kurs, idet der til sine Tider endog betaltes en Agio af 15 % og derover.

Røgesild. Indførselen af Røgesild har ogsaa i 1893 været temmelig ringe, idet der i det Hele ikke kan sees at være ankommet mere end henved 400 Tønder. Aarsagen til den ringe Import er, som i tidligere Aarsberetninger anført, dels den større Risiko, hvorfor denne Vare er udsat paa Grund af den vexlende Temperatur, dels Konkurrencen med den engelske Sild. Det er dog fra alle Sider erkjendt, at den norske Sild er ulige bedre tilberedt og meget federe, men da den engelske Sild baade i og for sig er billigere efter Vægt og derhos er mindre af Volum, saa at den stykkevis i Detail koster betydeligt mindre, er det klart, at denne Vare, der især konsumeres af Arbejderbefolkningen, er lettere afsættelig. Saavidt Generalkonsulatet har havt Anledning til at erfare, sker der dog stadig Forespørgsler efter den norske Røgesild fra Detailhandlerne, og det er derfor rimeligt, at den skulde kunde vinde et Marked her, naar vore Exportører blive mere fortrolige væsentligt med de klimatiske Forholde, som vistnok hidtil have stillet de væsentligste Hindringer iveien. Efter hvad der er udtalt fra flere Kanter, bør Røgesilden altid sendes hertil senhøstes mod Vintertiden, idet det endog er udtalt, at større Partier, som muligens kunne blive henliggende nogen Tid paa Lager, ikke bør komme hertil senere end Begyndelsen af November. Hidtil have de ankomne Partier været sendte hertil uden nogetsomhelst Hensyn til Aarstiden, og deri er formentlig at søge Aarsagen til de hyppigt forekomne Tilfælde,

hvor Varen er bleven bedærvet og medførte store Tab for de Handlende. Silden var tidligere nedlagt i Smaatønder, men sees i den senere Tid ogsaa at være ankommen pakket i mindre Trækasser. Endel Partier, der ere ankomne i Februar og Marts 1894, vare nedlagte paa denne Maade, men en stor Del deraf havde været udsat for Bedærvelse. Om dette nu var forarsaget ved det paa den Tid herskende overordentlig milde Veir, eller ved den nye Pakningsmaade, er ikke let at afgjøre. De Handlende hersteds tilskrive det imidlertid den høie Temperatur, og flere have for Afsætningens Vedkommende udtalt sig stærkt til Fordel for den nye Pakningsmaade, idet de formene, at Smaakasser paa omkr. 50 veltilberedte norske Røgesild vilde være en Vare, der særdeles let skulde kunne afsættes til Detailhandlerne. Der syntes dog at være Grund til Forsigtighed, og fremfor alt er det i høi Grad at tilraade vore Exportører at vælge det rigtige Tidspunkt af Aaret for Indførselen her i Italien.

Torskelevertran. Indførselen af norsk Torskelevertran var i de sidste Aar: 1888: 816 Tdr., 1889: 815 Tdr., 1890: 2113 Tdr., 1891: 1200 Tdr., 1892: 1307 Tdr., 1893: 1927 Tdr. Af sidste Aars Indførsel kom 1057 Tdr. i norske Dampskibe, Resten i fremmede Fartøier.

Priserne opgives at have været følgende:

a. extrafin, hvid i Blikbeholdere med Trækasse . . .	109	Live
b. lys, i Træfustage	72 $\frac{1}{4}$	-
c. brun —	71 $\frac{1}{2}$	-

franco bordo Genua, 3 % Svinding, 3 Maaneders Accept. Efter disse Ziffre skulde Priserne være stegne ikke ubetydeligt fra forrige Aar, men heri maa dog tages i Betragtning de italienske Papirpenges samtidige Synken.

Hvaltran. Saavidt det af Manifesterne kan sees, skulde der i forrige Aar være ankommet omkr. 700 Tdr. norsk Hvaltran. Ogsaa denne Vares Noteringer ere stegne endel, idet den siges at være solgt fra herværende Magasiner for følgende Priser (ufortoldet): lysegul L. 80, „blond“ 78, gul 77, rød 77, brun 76 Lire.

Skind og Huder. Som i de foregaaende Aar, er der ogsaa i 1893 ankommet mindre Partier, antagelig omkring 1500 Stkr. norske Kalve-, Lamme- og Gjedeskind, hvilke gaa til Garverierne i Turin og Milano.

Pengeforholde. Kursen paa italienske rentebærende Statspapirer (Rendita italiana), der i 1890 bevægede sig mellem 94 og 98.50, i 1891 mellem 90 og 96 og i 1892 mellem 92 og 97.20, begyndte i 1893 med en Kurs af 96.50 og havde i Aarets Løb følgende Noteringer: 31 Januar 95.27, 28 Februar 96.80, 31 Marts 97, 30 April 97.12, 31 Mai 97.12, 30 Juni 97, 31 Juli 94.70, 31 August 93.95, 30 September 93.86, 31 Oktober 90.87, 30 November 93.27, 31 December 90.35. *)

Italienske Papirpenge, der allerede i flere Aar havde staaet meget under pari (1890 1 %—2 %, 1891 indtil 3 % og i 1892 fra 2 $\frac{1}{2}$ % indtil 5 %), sank i 1893 saa betydeligt, at det har frembragt den største Forstyrrelse og Uro paa Pengemarkedet. Kursen paa avista Paris begyndte saaledes i Januar med 104.00 og havde i Aarets Løb følgende Noteringer: 31 Januar 104.19, 28 Februar 104.07, 31 Marts 104.15, 30 April 104.32, 31 Mai 104.58, 30 Juni 105.40, 31 Juli 108.17, 31 August 110.25, 30 September 111.85, 31 Oktober 114.50, 30 November 114.55, 31 December 112.35. **)

*) Rendita italiana staar for nærværende (sidste Halvdel af April 1894) i 86 65.

**) Avista Paris staar for nærværende (sidste Halvdel af April 1894) i 113 25.

Den langvarige finansielle Krise er, som det af disse Ziffre vil bemærkes, i Aarets Løb bleven end mere akut. At der under den langvarige høje Guldagio aldrig sees Guldmynt hertilands, uden naar den er nødvendig ved Betalinger til Udlandet og saaledes expres maa kjøbes, er en Selvfølge. Angaaende den i de sidste to Aar stedfundne successive Forsvinden ogsaa af Landets Sølvmynt, angaaende de derved opstaaede Vanskeligheder og de i den Anledning foretagne Foranstaltninger tillader Generalkonsulatet sig at henvise til forrige Aarsrapport og senere indgivne Specialberetninger, specielt af den 25 Oktober 1893, hvor Forholdet er indgaaende omhandlet.

Den deri omhandlede Emission af 1 Lires Sedler til et samlet Beløb af 30 Millioner fandt Sted i November 1893 og har selvfølgelig virket til at fjerne de med Sølvmyntens Forsvinden opstaaede Vanskeligheder for Detailomsætningen. Som forklaret i ovennævnte Indberetning, havde de Handlende indtil da maattet hjælpe sig ved høist ekstraordinære Midler. Foruden at der i stor Udstrækning betaltes med Postfrimærker, cirkulerede der en Tidlang ogsaa private Bons paa 1 Lira, udfærdigede af Handlende og forsynede med deres Stempler til senere Indløsning med deres Paalydende. At Valuta, udfærdiget paa saa uregelmæssig og lidet legal Maade ikke kunde nyde synderlig Tillid hos det store Publikum var selvfølgelig, og for ikke at udsætte Almenheden for følelige Tab ved fortsat ukontrolleret Udstedelse af den Slags Valuta havde en Association af Næringsdrivende i Genua i Oktober 1893 besluttet at tage Sagen i sin Haand ved at lade udfærdige Repræsentativer paa 1 Lira til et Beløb af $\frac{1}{2}$ Million og samtidigt til Sikkerhed at deponere en tilsvarende Sum i Nationalbanken. Lignende Foranstaltninger vare ogsaa truffet i andre Stæder, hvoriblandt Milano, Turin, Novi og Alessandria. Uagtet, som nævnt, Staten kort Tid efter selv udfærdigede 1-Lires-Sedler, vedblive dog de omhandlede, i forskellige Byer emitterede Smaasedler fremdeles at cirkulere, men modtages selvfølgelig ikke hverken i offentlige Kasser eller i det Hele udenfor det Sted, hvor de ere udfærdigede, hvorfor de ere til betydelig Ulempe, specielt for de talrige Fremmede, som i Vaarmaanederne besøge Rivieraen, og hvoraf de færreste ere tilstrækkeligt underrettede om Pengeforholdene til at kunne tage sig iagt for at komme i Besiddelse af Sedler, som de ikke igjen selv kunne gjøre Brug af.

Mangelen paa Smaamynt er delvis afhjulpet ved en større Prægning af 10-Centime-Stykker i Bronze, ligesom der om kort Tid ventes emitteret 20 Centime-Stykker af Nikkel.

En Foranstaltning, der vakte stor Uro inden Handelsverdenen, var Regjeringens i nogen Tid bebudede og fra 8 Novbr. 1893 iværksatte Beslutning om Toldafgifternes Opkrævning i Guld, hvilket, da Agioen dengang stod i henved 15 %, var ensbetydende med en tilsvarende Forhøjelse af Toldafgifterne. Da man i temmelig lang Tid havde været i Forventning om Indførelsen af en saadan Foranstaltning, havde dette til sine Tider ledet til en temmelig forceret Vare-Indførsel og Udgang fra Toldkreditoplagene, men da der herskede temmelig delte Meninger om, hvorvidt det virkelig vilde komme til Planens Realisation, holdt ogsaa Mange sig tilbage, hvorfor Importen i lang Tid blev meget uregelmæssig. Importen var allerede ifærd med atter at indtræde i sit normale Spor, da den daværende Ministerpræsident ved en politisk Banket i Midten af Oktober bebudede Foranstaltningens snarlige Indførelse, hvilket i Tiden indtil Dekretets Emanation, 8 Novbr., frembragte et usædvanligt Liv i de større Importsteder.

Ved flere tidligere Indberetninger har Generalkonsulatet henledet Opmærksomheden paa Nødvendigheden af i Kontrakter og andre Papirer, betalbare i Italien, med Nøiagtighed at angive den stipulerede Myntsort, idet de italienske Papirpenges lave Kurs vilde paaføre vedkommende Fordringshavere et betragteligt Tab, om de skulde blive nødsagede til at modtage italienske Papirpenge som god Betaling i Tilfælde, hvor der var ment effektive Francs i Guld eller tilsvarende Valuta.

Som indberettet, havde Generalkonsulatet i 1889 henvendt sig til Genuas Handelskammer med Anmodning om at erholde dettes Udtalelse om, hvorvidt Kontrakter, lydende paa Francs, hertillands vilde kunne betales i italiensk Papirvaluta uden Tillæg af Agio efter Dagens Kurs. Handelskamret udtalte til Svar herpaa som sin Formening, at der ved „Francs“ maatte forstaaes fransk Mynt og ikke italiensk, saaledes at Debitor i saa Tilfælde enten maatte betale i fransk Valuta, eller — hvis Betaling skeede i italienske Papirpenge — efter Kurs for Avista paa Frankrige den Dag, da Betaling fandt Sted.

Vistnok vilde en saa klar Udtalelse fra Handelskamret i Italiens betydeligste Importsted under opstaaende Differentser have været en værdifuld Støtte for udenlandske Fordringshavere, men det var dog ikke at vente andet end, at der i et Anliggende af saa betydelig økonomisk Rækkevidde ikke destomindre hyppigt vilde opstaa Tvistigheder i Anledning af deslige Spørgsmaal. Specielt lykkedes det ofte Varemottagere, særlig saalænge Agioen kun dreiede sig om 2 à 3 %, at faa den for dem gunstigere Opfatning respekteret af Skibsførere, for hvem nemlig en hurtig Afvikling af Sagen i Almindelighed er af den Vigtighed, at de ikke gjerne indlade sig i en Retstvist, hvis Omkostninger derhos i mange Tilfælde ikke staa i et rimeligt Forhold til det Beløb, hvorom Tvisten dreier sig.

Da flere Omstændigheder derhos tydede hen paa, at Domstolene neppe vilde komme til at erklære sig fuldt enige i den af Handelskamret udtalte Opfatning, fandt Generalkonsulatet det, som ovenfor nævnt, nødvendigt at fremholde Ønskeligheden af ved Fragter til Italien og i alle her betalbare Papirer, hvor der var stipuleret Francs og Centimes, paa tydeligst mulig Maade at anføre, i hvilken Valuta Beløbet var ment at skulde udbetales, ved Tilføielse af Ordene „i Guld“, „ved Avista paa Paris“ eller lignende.

Nødvendigheden heraf er i den senere Tid bleven endnu større, baade paa Grund af de italienske Papirpenges stærkt sunkne Kurs og fornemmelig, fordi der ved italienske Domstole, som forudseet, i den senere Tid er afgivet Domme, der gaar i modsat Retning af den ovenfor anførte Udtalelse fra Genuas Handelskammer. De omhandlede Domme ere muligens ikke at betragte som fuldt bindende Præjudikater, men de have dog selvfølgelig haft en saa stærk Indflydelse paa den almindelige Opfatning af det her omhandlede Spørgsmaal, at der neppe i noget Tilfælde vil kunne ventes beregnet Agio, medmindre saadan ved en eller anden Tilføielse i vedkommende Kontrakt er udtrykkelig stipuleret.

Naar Generalkonsulatet, uagtet dette Anliggende tidligere gjentagne Gange har været omskrevet, nu har fundet atter at burde gjøre Sagen til Gjenstand for udførlig Behandling, er Aarsagen væsentlig den, at der i den allerseneste Tid er indtruffet Tilfælde, der godtgjør, at Forholdet endnu ikke er tilstrækkelig bekjendt eller paaagtet af vore Rederier.

Trods Italiens langvarige Krise har dog nærværende Plads ikke været rammet af nogen større finansiell Rystelse. Forholdene her have i det hele vist sig sunde, og det synes at tale stærkt til Fordel for Genuas Soliditet

som Handelsstad, at det har kunnet modstaa det lange økonomiske Tryk. At de herværende Forholde maa betegnes som vanskelige, kan dog ikke negtes.

I Slutningen af November 1893 indstillede det store Pengeinstitut Credito mobiliare sine Betalinger og erholdt 6 Maaneders Moratorium. Credito mobiliare er en af Italiens ældste Kreditanstalter og har nydt stor Anseelse. Dets seneste Statuter er af 24 April 1868. Med en Aktiekapital af 75 Millioner, hvoraf indbetalt 60 Millioner, har Selskabet virket med Hovedsæde i Rom og Filialer i Genua, Florents, Milano, Neapel, Turin, Bari og Palermo. Aktiernes paalydende Beløb var 500 Fr., hvoraf indbetalt 400 Fr. Aktionærerne have som fast Rente i halvaarlige Terminer oppebaaret 24 Fr. aarlig, altsaa 6 %, hvorhos der i tidligere Aar udenfor Renten, ogsaa har været udbetalt tildels meget betydelige Dividender. Aktierne have som Følge heraf staaet i meget høi Pris og have endog været oppe i 1 300 Fr. Ved Aarsskiftet 1892/1893 vare de gaaede ned til 600 Fr. og vare senere i jevnt Synkende, indtil de i den sidste Tid før Moratoriet noteredes med 195.

Credito mobiliare's Betalingsindstilling var vistnok til betydelig Ulempe for Genua, men denne Bank har dog aldrig i den Grad været Genuesernes Kreditanstalt som Banca Generale, der i indeværende Aar har delt Credito mobiliare's Skjæbne, idet ogsaa den har været nødsaget til at søge Moratorium. Denne Betalingsindstilling, der indtraf 17 Janr. 1894, antoges dengang at skulle blive skjæbnesvanger for Genuas Handelsstand, men det har dog vist sig, at Stedet, ialfald til nærværende Tidspunkt, ogsaa er kommet over denne Vanskelighed. Hvorledes det endelig vil gaa de to under Moratorium værende Banker, er vel endnu uvist, men det haabes dog, at de efter at have afviklet sine Affærer skulle kunne begrænde Tabene til kun at ramme Aktionærerne.

Sundhedstilstanden var i 1893 tilfredsstillende, og der har hele Aaret igjennem kunnet udfærdiges rene Sundhedspas. I Sommer- og Høstmaanederne, da der var Grund til at frygte Smitte af Kolera fra hertil ankomne Skibe, var der fra Sundhedsvæsenets Side truffet omfattende Forsigtighedsforanstaltninger.

Norske og svenske Firmaer i Genua: John Arfwedson, Agenturforretning i Træ- og Jernvarer samt Fisk, Via al Ponte Reale 2. H. Trumpy, Agentur-, Speditions- og Skibsmæglerforretning, Via Fossatello 16. F. W. Mowinckel, Agenturforretning, fornemmelig i Fiske- og Trævarer, Piazza Pelliceria 5.

Generalkonsulatets Korrespondance udgjorde i 1893 1 012 indkomne Skrivelser og 945 afgaaede. Kontor Piazza Portello 2.

Vice-Konsulstationerne.

Spezia. Henved 30 000 Indbyggere. Udmærket Havn. Hovedstation for den italienske Krigsflaade med betydelige Arsenaler, Værfter og Dokker. Foruden Træ- og Jernmaterialier samt Stenkul til Flaadens Behov, indføres der til et Par i Nærheden liggende Dampmøller store Kvanta Korn fra det sorte Hav. Stedet besøgte i 1893 af 2 norske Dampskibe af tilsammen 2 244 R. Tons Drægtighed, indeholdende Kornladninger.

Savona. Omkring 30 000 Indbyggere. Stedets Skibsfart er i betydelig Stigende. Der ankom saaledes i 1893 319 Dampskibe (352 598 R. Tons) og 741 Seilfartøier (61 986 R. T.). De væsentligste Indførselsartikler er Stenkul, Kornvarer, Jern (gammelt og nyt), Trævarer og Petroleum. Der ankom i 1893 til Stedet 2 svenske Dampskibe (tils. 2 150 R. T.) og 9 norske (tils. 10 833 R. T.). De vare for den største Del ladede med Stenkul og Korn.

San Remo. Henved 20 000 Indbyggere. Liden Havn og ubetydelig Skibsfart. Norske og svenske Fartøier besøge kun af og til Stedet, naar de ere maanedsbefragtede og anløbe for at medtage Olie, Vin og Frugt. Byen har sin største Betydning ved sin maleriske og beskyttede Beliggenhed under Sgalperne med et overordentlig mildt Klima, der specielt i de senere Aar har givet det en høi Rang som Vinteropholdssted. San Remo, der gennem et stort Antal udmærket udstyrede Hoteller og Pensioner frembyder mange Behageligheder for den Reisende, besøges hvert Aar af talrige Skandinaver. Paa Grund af den stærke Tilstrømning af Reisende ere Priserne selvfølgelig stegne i den sidste Tid, men de kunne dog endnu ikke siges at være overdrevne, som Tilfældet ved flere andre renommerede Kursteder.

Turin. Vicekonsulen anbefaler Udstilling af svenske og norske Varer i det derværende Handelsmuseum (Museo merceologico). Særligt egnede til Udstilling dersteds vilde være alle Slags finere Industrigjenstande, Metaller, Trævarer, Møbler, Papir, Tøier og Beklædningsstoffer, Fjær, Skindvarer, chemiske Produkter og Konserver. Museet beregner ingen Godtgjørelse for Udstillingen, men forbeholder sig efter Reglementet Eiendomsretten til de udstillede Prøver. Forsaavidt der maatte handles om Sager af større Værdi, hvis Afgivelse til Museet vilde være forbundet med et pekuniært Offer for vedkommende Udstiller, maatte der dog antagelig ved særskilt Forbehold efter forudgaaende Korrespondance kunne bevirkes en Forandring i denne Bestemmelse.

Uanseet om Varerne ønskes udstillede eller ikke, anbefaler Vicekonsulen i det Hele skandinaviske Producenter, som maatte ønske Leverancer til Turin eller Omegn, at sende ham Prøver og Kataloger med Prisopgaver. Han henleder specielt Opmærksomheden paa en derværende Vaabenfabrik, der hidtil har anskaffet Træ til Geværkolber fra Rusland og Østerrige, men som antagelig vilde være villig til at gjøre Forsøg med at tage Træværk fra de skandinaviske Lande.

Milano. Ogsaa dersteds findes, som i tidligere Indberetninger berørt, et Handelsmuseum for Udstilling af Varer. Dettets Program er dog i den senere Tid undergaaet endel Modifikation, idet der ved Udstillingen væsentligst haves for Øie at fremme den italienske Udførsel, saaledes at der i Almindelighed alene modtages Frembringelser af den nationale Industri. Der gives vistnok ogsaa Plads for udenlandske Produkter, men efter Regelen dog kun saadanne, som ikke frembringes i Italien, og hvis Indførsel derfor ønskes fremmet. Udstillingen af skandinaviske Produkter har hidtil været meget sparsom og har kun omfattet Træmasse, endel Trævarer, Beg og Tjære samt Prøver paa forarbejdet Granit. Vicekonsulen, der har forhandlet med Museets Bestyrelse om vore Industriprodukters Udstilling, kan paa Forhaand ikke med Bestemthed udtale sig specielt om, hvilke Sager ville kunne ventes modtagne, men henstiller til vedkommende

Fabrikanter, der maatte ønske sine Fabrikata udstillede, at henvende sig til Vicekonsulatet med nærmere Beskrivelse af Produkterne, for at der kan søges udvirket Tilladelse. For Udstillingen betales ingen Afgift til Museet.

Som Varer, der efter Vicekonsulens Formening ville kunne finde Afsætning i Milano, hvor der i det hele er en langt større Konsumtion baade af simple og finere Industriprodukter end i Genua, nævner Vicekonsulen:

Træmasse, hvoraf der maatte kunne indarbejdes et betydeligt Marked netop i Milano, i hvis Omegn der er et stort Antal Papirfabrikker.

Papir.

Konserver af Fisk, helst Lax, samt af Hummer.

Farmaceutiske Produkter.

Osteløbe til Brug for Lombardiets talrige Ysterier.

Skindvarer og Forværk, hvoraf der i Milano er et betydeligt og stedse stigende Forbrug. Denne Vare kommer nu for den væsentligste Del fra Leipzig.

Færdige Døre og Vinduer samt Træ for parketterede Gulve.

Kunstige Gjødningstoffer. For saadanne er der vistnok talrige Fabrikker i Lombardiet, men da Efterspørgselen til det stedse fremadskridende Agerbrugs Behov stadig bliver større og større, vilde der formentlig ogsaa være Plads for fremmed Vare.

Frossen Fisk. Herom har der været forhandlet og skrevet adskilligt i den senere Tid. Generalkonsulatet tillader sig saaledes at henvise til sin Indberetning af 15 April 1893, hvor Sagen er indgaaende behandlet. Hvad der hidtil for Generalkonsulatets Betragtning har stillet sig hindrende i Veien for Indførsel og Forhandling af fersk frossen Fisk i Italien, var væsentlig den Omstændighed, at Varen var tænkt indført søvarts og følgelig i temmelig store Partier ad Gangen samt uden bestemt Regelmæssighed. Under saadanne Omstændigheder vilde det være vanskeligt altid at faa denne Artikkel afsat med fornøden Hurtighed, og Importørerne vilde være udsatte for saa meget større Risiko, som der i Genua, hvorover Varen var tænkt indført, ikke findes Fryserier. Sagen stiller sig imidlertid nu i et andet Lys, efter at Fiskeselskabet „Nordkap“ har skaffet sig et Depot i Hamburg, hvorfra Fisken tænkes disponeret til det Indre af Kontinentet pr. Jernbane og i mindre Partier. Dersom de tekniske Vanskeligheder med Hensyn til Befordringen kan finde en tilfredsstillende Løsning, synes det rimeligt, at de større norditalienske Byer maatte kunne blive et Marked for denne Vare. Vicekonsulen i Milano udtaler herom, at Betingelserne synes gunstige der paa Stedet, hvor Tilgangen af fersk Fisk er yderst ringe og neppe dækker Hotellernes Behov. Prisen er derfor saa høj, at en Fiskeret er en fuldkommen Luxusartikel, der kun sjelden kommer, endog paa mere bemidlede Familiers Bord. Vicekonsulen tror derfor, at frossen fersk Fisk vilde blive skattet der paa Stedet, men han tilføjer, at, da Befolkningen er saa lidet vant til fersk Fisk og derfor ikke egentlig føler noget Savn deraf, maatte Indførselen begynde med meget lave Priser for derigjennem lettere at vinde Indgang og Fodfæste. Engang indført, antager han, at den vil kunne paaregne stadig Afsætning. Der findes i Milano et Etablissement for Opbevaring af Levnetsmidler i den varme Aarstid, tilhørende La società anonima per la fabbricazione di ghiaccio artificiale. Tem-

peraturen holdes der for Tiden ikke lavere end 2 Graders Varme, men Bestyrelsen har erklæret sig villig til, saafremt en eventuel Fiske-Indførsel maatte vise sig levedygtig og at ville antage større Dimensioner, at indrette særskilte Rum med Temperatur ogsaa under Frysepunktet. Med Hensyn til Oktroi paa fersk Fisk i de forskjellige italienske Stæder henvises til de i forrige Aarsberetning indeholdte Oplysninger (Milano L. 8.64, Turin 30 Lire pr. 100 Kilo).

Harald Asche.

Lissabon.

Aarsberetning dateret 28 Juni 1894.

Skibsfarten 1893.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast		Tilsammen.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	31	10 276	1	1 628	32	11 904			2 774
” Norge til Vicekon- sulsstationerne	44	14 450	1	154	45	14 604	-	-	7 652
” Sverige til Hovedsta- tionen	11	5 519	-	-	11	5 519	-	-	4 975
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne	-	-	-	-	-	-	-	-	-
” andre Lande til Hoved- stationen	35	16 845	18	6 346	53	23 191	-	-	11 497
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne. . .	24	7 793	76	29 540	100	37 333	-	-	7 072
Ialt	145	54 883	96	37 668	241	92 551	137	56 674	33 970
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	21	6 497	1	296	22	6 793	-	-	3 265
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne	48	15 242	1	474	49	15 716	-	-	8 645
” Sverige fra Hovedsta- tionen	3	1 225	-	-	3	1 225	-	-	580
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	18	6 381	-	-	18	6 381	-	-	3 225
” andre Lande fra Ho- vedstationen	18	8 993	52	22 935	70	31 928	-	-	3 960
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	13	7 124	66	22 719	79	29 843	-	-	6 755
Ialt	121	45 462	120	46 424	241	91 886	137	56 674	26 430

Af ovenstaaende i Ballast afgaaede Skibe afgik endel fra Lissabon til Setubal med Ballast af Salt — delvis Last — for der at komplettere Lasten. Følgelig er disse Skibe, som i Virkeligheden kun paa en Reise har lastet Salt i Portugal, blevet optaget to Gange, først i Ballast og siden med Last.

Af svenske Skibe ankom 29 dr. 13 555 Ton. .

De af norske Skibe optjente Fragter var af indførte Varer, Dampskibe £ 19 138, Seilskibe £ 14 732, og af udførte, Dampskibe £ 14 807, Seilskibe £ 11 623.

De forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet i de 4 sidste Aar var:
Lastede og ballastede:

	1890		1891		1892		1893	
	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons
Norske Skibe	319	95 192	269	83 973	237	78 349	241	92 551
Svenske Do.	114	46 525	99	40 906	86	33 817	81	36 599
Tils.	433	141 717	368	124 879	323	112 166	322	129 150

I de samme Aar udgjorde af norske og svenske Skibe inden Distriktet oppebaarne Konsulatafgifter, der indkom i Konsulskassen.

	1890 Reis	1891 Reis	1892 Reis	1893 Reis
Af norske Skibe	952 965	805 015	739 560	902 830
- svenske Do.	467 385	397 585	331 780	358 660
Tils.	1 420 350	1 202 600	1 071 340	1 261 490

Handel. Skjøndt de daarlige Finantsforhold, hvorunder Portugal har lidt helt siden 1891, ikke i det forløbne Aar i nogen Henseende er forbedret, men snarere tvertimod, — Agioen paa £ St. varierede mellem 29 og 30 % mod 22—23 % i 1892 — har dog Handelen været temmelig livlig, især paa de forenede Riger, hvis Export til Portugal af Trævarer, Jern og Klipfisk var betydelig større end i 1892.

Den nye Toldtarif af 1892, der ved forhøiede Toldsatser paa de fleste fra Udlandet kommende Varer skulde beskytte den indenlandske Industri og fremme Exporten, har for en stor Del ikke frembragt den tilsigtede Virkning. Importen er i Aaret betydeligt tiltaget, men Exporten derimod aftaget. Totalværdien af alle til Portugal indførte Varer var i

1893	Reis	38 314 780 000 mod
i 1892	-	30 829 153 000

og af Exporten i 1893 Reis 23 358 739 mod i 1892 Reis 24 630 191.

Dette Forhold er saameget mærkeligere, som Portugal paa Grund af den raadende Kurs have kunnet afsætte sine Varer næsten 30 % billigere end andre Lande. Grunden hertil turde søges dels i Landets yderst daarlige Høst, der bevirkede at Importen af Hvede og Mais gik op til ca. 25 656 Ton mere end i 1892, og dels i den stadig raadende Pengekrise.

Klipfisk. Totalindførselen var i Aaret betydelig større end i 1892. Ogsaa Importen fra Norge har paa flere Aar ikke været saa betydelig som dette Aar, søm det fremgaar af nedenstaaende Sammenligning for de sidste 4 Aars Indførsel:

	1890	1891	1892	1893
Fra alle Lande tilsammen . . . Tons	21 110	19 568	19 562	21 114
Deraf fra Norge	— 9 782	7 879	6 622	9 910

Antagelig vil det samme Forhold vedblive i 1894.

Priserne synes derimod at have været lavere end 1892, men paa Grund af den stedse vekslede Kurs er det vanskeligt at kunne faststille nogen bestemt Pris. Middelpriisen kan imidlertid antages at have varieret mellem 9 600 Reis og 10 600 Reis pr. Kvintal à 60 Kilos, fortoldet Vare.

Med norske Skibe indførtes ca. 8 860 Tons norsk Fisk, og Resten, 1 050 Tons med fremmede Skibe, hvoraf de fleste var tyske Dampskibe.

I 1894 vil dog dette Forhold neppe vedblive, da den nyoprettede norske Dampskibslinie mellem Norge og Portugal for Transport af Klipfisk nu har begyndt sine regelmæssige Reiser.

Træmasse. Paa Grund af forhøiede Toldsatser for Papir antages en forøget Afsætning af Træmasse at ville finde Sted til Portugal. Dette fandt ogsaa Sted i Aaret; men uheldigvis vedbliver den direkte Import fra de forenede Riger aarlig at aftage. Nogen gyldig Grund hertil kan vanskelig angives, da den norske og svenske Træmasse baade i Pris og Kvalitet turde kunne konkurrere med hvilket som helst Lands.

Vore Træmassefabriker burde følge Skik og Brug i andre Lande, der sender Handelsreisende med Prøver til Portugal for at skaffe sig Bestillinger.

I de sidste 4 Aar var Importen af Træmasse følgende:

	1890	1891	1892	1893
Fra alle Lande tilsammen	Tons 1 208	993	887	1 183
Heraf fra Norge og Sverige	—	428	389	287

De forenede Riger fyldte Landets Behov af Træmasse med ca. $\frac{1}{3}$ i Aarene 1890, 91 og 92, men i 1893 kun med $\frac{1}{5}$.

Portugals Forbrug af Træmasse har dog i Aaret været større end Importen, da en i Nærheden af Oporto anlagt Træmassefabrik med Fordel har forsynet nogle større Papirfabriker med Træmasse.

Is. I hele Distriktet er der kun et Ølbryggeri i Lissabon, der hidtil aarlig har indført en Ladning norsk Is; i 1893 udgjorde Importen deraf 218 Ton.

Indenlandske Fabriker fylder Landets Behov for kunstig Is.

Salt. Ogsaa i dette Aar udfaldt mod Forventning Høsten yderst ugunstigt. Prisen paa Salt i Setubal er paa Grund af de to sidste Aars daarlige Høster steget fra 1 200 Reis til 1 400 Reis og ved Aarets Slutning til 1 600 pr. Moj frit ved Skibssiden.

I Lissabon varierede Prisen fra 1 200 til 1 400 Reis pr. Moj, ligesaa frit ved Skibssiden.

Portugals Export af Salt var i Aarene

	1892.	1893.
Til alle Lande tilsammen	Tons 153 249	168 055
- Norge og Sverige	— 55 945	64 583

Det billigere Middelhavssalt er fremdeles en stærk Konkurrent for det portugisiske.

Vin. Det almindelige Uaar rammede ogsaa Vinplantningerne, idet dels Phylloxeraen, dels den i Aaret raadende Tørke ødelagde over Halvdelen af Høsten.

Høsten 1893 beregnes til ca. 1 900 000 Hektoliter, mod ca. 4 Mill. i 1892; derimod er Udførselen til de forenede Riger betydeligt tiltaget.

Portugals Vinexport var i

	1892.	1893.
Hvide og røde lettere Vine til alle Lande Dekaliter	6 155 934	48 882 848
Deraf til Norge og Sverige	— 785	829
Madeiravine til alle Lande	— 192 940	196 211
Deraf til Norge og Sverige	— 40	208
Portvine til alle Lande	— 3 629 262	2 592 856
Deraf til Norge og Sverige	— 7 470	17 910

Kork. Korkexporten var i Aaret noget mindre end i 1892.

Den var i Aarene:

	1892.	1893.
Til alle Lande tilsammen	Tons 23 424	22 656
Til Norge og Sverige	— 1 252	1 292

Fragter. Fragterne har fremdeles været meget lave, som det fremgaar af nedenstaaende Noteringer:

Salt fra Lissabon til Throndhjem Kr. 1.25 pr. 140 Ltr., til Stavanger og Christiansund 90 Øre à 1 Kr., til Gøteborg 60 à 65 Øre pr. Hektlr., til Vlaardingen 7 sh. 3—5 pence pr. Ton, til Newfoundland 5 sh.

Kork til Libau 50 sh. pr. Ton, til Stockholm 50 sh. pr. Ton.

Salt fra Setubal til Norge 60 Øre à Kr. 1.16 pr. 140 Ltr., til Bodø og Tromsø 1.10 à 1.25 pr. Do., til Sverige 63 Øre à Kr. 1.25 pr. Hektlr., til Danmark 1 à 1.25 pr. dansk Tønde, til Finland Fmk. 1.10 pr. finsk Tønde, til preussiske Havne 8 à 10 sh. pr. Ton, til Holland 7 à 8 sh. pr. Do., til Skotland 7 à 8 sh. pr. Do.

Paa norske Skibe paamønstredes 15 og afmønstredes 10 Mand.

Nogen epidemisk Sygdom er ikke i Aaret indtruffet i Distriktet.

Generalkonsulatets Kontorlokale er fremdeles ved Campo das Cebolas 43, aabent alle Hverdage 9—3.

A. Cronhjelm.

Leipzig II.*)

I Tilslutning til min tidligere Rapport tillader jeg mig at meddele Følgende om enkelte Næringsgrene:

For Penge- og Bankvæsenet var uagtet de mange ugunstigt virkende Aarsager, det endelige Resultat for 1893 ikke ugunstigere end for 1892. Følgende Dividender uddeltes: Allgemeine Deutsche Credit Anstalt, 8 %, Leipziger Bank 6 %, do. Credit- und Sparbank 6½ %, Leipziger Creditbank 7 %. Hvad Bankerne tabte i mindre Provision, tog de igjen i Renter. Den officielle Bankdiskonto var 4 067 %, Privatkontoen i det aabne Marked 3.171 %.

Børsforretningen var i det Hele rolig. Den livligere Omsætning i østerriksk Rente forhøiede deres Kurs, hvorved imidlertid adskillige Besiddere synes at være bleven foranlediget til at skille sig derved. Af Forsikrings-selskaber hersteds uddeltes følgende Dividender: Leipziger Feuerversicherungsgesellschaft 30 %, Teutonia, Liv og Rente, 12 %, Leipziger Livsfors. 42 %, do. Rüdchversicherungsgesellschaft 8 %.

Boghandelen i Leipzig repræsenteredes i 1893 af 7 321 over Leipzig handlende Firmaer. Af Kommissionsboghandlere var der i Leipzig 166.

I Bogtrykkeriet herskede ordnede Tilstande, efterat Arbeidernes sidste Strike, i 1891, havde givet et for dem slet Resultat.

Blandt den grafiske Kunstindustris Bigræne er af stigende Betydning den først af Firmaet Grimme og Hempel i større Omfang drevne Efterligning af Glasmalerier, ssakaldte Diaphanier.

Papirfabrikationen led i 1893 meget af Vandmangel; desuagtet opnaaedes ikke høiere Priser, medens Kvaliteten stedse bedømtes strengere, hvilket staar i Forbindelse med den stedse større Benyttelse af Otto Winklers i nogle Aar hersteds bestaaende Papirprøvningsanstalt, hvori

*) Se Hefte 10 pag. 414.

Papirsorterne prøves med Hensyn til sin Farvebestandighed, Hygroskopicitet, Anvendelighed som Isoleringsslag for elektriske Øiemed etc. og det anerkjendes almindelig, at disse Prøver ikke behandles skablonmæssig, men at der stedse tages Hensyn til det Væsentlige ved hvert enkelt Tilfælde. Anstalten har faaet talrige Bestillinger, deriblandt ogsaa fra Norge og Sverige.

Ølbryggerierne havde i det Hele et godt Aar; dog er Konkurrencen meget stærk. De to store Aktiebryggerier gav i Dividende resp. 15 og 10 pCt.

Den kemiske Industri i Leipzig deler sig i mange Specialiteter. I Omfang og Betydning staar Fabrikation af ætheriske Olier og Essenser øverst; heraf indførtes der uagtet de høie Toldsatser i Udlandet, især i Amerika, adskilligt; til de forenede Stater saaledes for ca. 1 Mill. Mk. Især mærkelige er de Forsøg, som den største herværende Fabrik for denne Artikel i en Række af Aar har anstillet med Dyrkning af Roser i den nærmeste Omegn. Rosenhaverne omfatter nu et Areal af 35 Hektar og leverer i Blomstringstiden, da indtil 1 100 Personer er optaget med Plukning, daglig 5 000—20 000 Kg. Blomster, der strax forarbejdes. 5 000 Kg. Roser leverer i Gjennemsnit 1 Kg. Olie, og dette som „tysk Rosenolie“ i Handelen bragte Produkt gjælder som det Fineste og Bedste, der gives i denne Artikel. Fabriken er indrettet paa daglig Tilberedning af 50 000 Kg. Roser. Der gjøres ogsaa Forsøg paa Dyrkning af andre aromatiske Planter, f. Ex. Violer.

I herværende kemiske Fabriker foregaar betydelig Forarbejdelse af Kobolt og Koboltoxyd, og det er mig forsikret, at Anbud fra Norge og Sverige paa god Vare til passende Priser vilde være meget velkommen.

Exporten til Spanien og Italien hindredes endel ved Valutaens Forøgelse.

Den herværende Fabrik for Gummivarer gav et Udbytte af 9 pCt.

Maskin- og Instrumentfabrikationen begunstigedes i det Hele ved billige Priser paa Raastoffe, hvorimod Konkurrencen trykkede Priserne paa de færdige Fabrikater. Der var i Drift 20 Jernstøberier. Et stærkt Opsving har fundet Sted i Fabrikationen af Petroleumsmotorer og Træforædlingsmaskiner; ligesaa var Forretningen i Agerbrugsmaskiner og Redskaber ganske god.

En betydelig Rolle spiller her Fabrikationen af musikalske Instrumenter, saavel Pianoer som de forskjellige mekaniske Musikværker. Den største Pianofortefabrik (Julius Blüthner), der har Verdensry, fejrede sit 40 Aars Jubilæum, i hvilken Tid den har forarbejdet 40 000 Instrumenter; nu udgjør Produktionen aarlig 1 200 Flygler og 1 800 Pianninoer. Af Interesse er en af Firmaet nylig erhvervet Dom, hvorefter en liden Fabrikant af samme Navn ikke er berettiget til, uden Videre at bringe sine Instrumenter i Handelen som „Blüthnerflygler“.

Efter at de to herværende Spritfabriker havde maattet standse, er der nu med Støtte af Kredsens Landbrugere og den almindelige tyske Kreditanstalt dannet et Aktieselskab for saadan Forretning.

I Textilindustrien forløb Forretningen omvexlende. I de 3 første Maaneder var der et almindeligt Opsving, for en stor Del bevirket af Haabet om en snarlig Nedsættelse af de amerikanske Toldsatser. Da dette Haab skuffedes og Sølvkrise samt økonomisk Krise udbrød saavel i Amerika som Spanien og Italien, forværredes Exportudsigterne og Priserne faldt med 5—8 %. Dog opnaaede nogle herværende Etablissementer fra Uldindustrien noget bedre Resultater end i 1892, saaat Leipziger Kamgarvspinderi gav i Udbytte 8 %, og den sachsiske Uldgarvsfabrik, før Tittel og Krüger, betydelig formindskede sin Underbalance fra før. Leipziger Wollkämmeri fordelte i

Udbytte 22 %. Alene Kamgarnspinderiet Støhr & Co. blev uden Udbytte. Noteringen for Kamtøi paa Terminmarkedet for dette Produkt var indtil Slutningen af April stigende, derefter stadig vigende. Ved Aarets Slutning noteredes Kamtøi La Plata Contract B. M 3, 42½ pr. Kg.

Af nye Fabrikanlæg oprettedes i Aaret 3 Metalvarefabriker, 3 Maskinfabriker, 1 for Traadvarer, 1 for Buelamper, 1 Elektrodefabrik, 1 Sliberi, 1 Forniklingsanstalt, 1 Dampbogbinderi, 2 Byggefabriker, 1 Glasfabrik, 1 Chokoladefabrik og 1 Sæbesyderi.

Raadets, Handelskammerets og Gewerbekammerets Forslag om Afholdelse af Leipzigs Messer er nu bifaldt af vedkommerde Myndigheder, og Raadet har herom udfærdiget en Bekjendtgjørelse af 2 Juni, hvorefter Følgende er fastsat:

Nytaarsmessen begynder herefter 3 Januar og ender 16 Januar.

Paaskemessen begynder for Engros- og Detailhandelen Søndag Quasimodogeniti og varer under Bibeholdelse af Betegnelserne „Böttcherwoche“, „Messwoche“, „Zahlwoche“ indtil Søndag Cantate inklusive. Indringningen foregaar Søndag Misericordias Domini, og Udringningen Søndag Jubilate.

Michaelismessen begynder for Engros- og Detailhandelen den sidste Søndag i August og varer under Bibeholdelse af de ovennævnte Betegnelser i 22 Dage. Indringningen foregaar den anden, Udringningen den tredje af de i Messen faldende Søndage.

I Tiden fra første Mandag i Marts til Lørdag i den derefter faldende Uge afholdes hvert Aar en saakaldt Formesse eller Udstilling af Mønstersamlinger og Mønsterlagre i større Omfang for efterstaaende Artikler, hvorved Interessenterne skal kunne aabnes Adgang til at dække sit Behov ved Kjøb efter Prøver eller Mønstre:

Porcellæn, Majolika, Stenvarer, Krystal, Glas, Bronze, Jern- og Zinkstøbevarer, Aluminium, Alfenide- Nikkel- og andre Metalvarer af alle Slags, Belysningsartikler, Lædervarer, Photographialbum, Trævarer, Papirartikler, Bijouterivarer, Japan- og Chinavarer, kunstige Blomster, Dukker og Legetøi, Jernvarer, Hus- og Kjøkkengeraad, Traadvarer, musikalske Instrumenter, optiske Varer, Sæber og Parfumerier, Stokke, Pidske, Luxusartikler, Korte- og Galanterivarer af alle Slags.

Michaelismessen vil i dette Aar begynde 26 August og varer indtil 16 September inklusive.

Den i min Hovedrapport omtalte Udstilling af Bogbinderforeningen finder Sted fra 5 til 12 August. De Gjenstande der udstilles, er følgende:

Maskiner for Bogbinderi og dermed forbundne Bedrifter; hertil vil mod rimelig Godtgjørelse Drivkraft staa til Forføining. Værktøi af Træ og Metal for alle Grene af Bedriften. Materialier for Bogbinderi og alle paa Udstillingen repræsenterede dermed forbundne Bedrifter. Alle Slags Artikler for Papirhandelen, samt Skrivevarer, Galanteri- og Lædervarer. Bogbinderarbejder fra ældre og nyere Tid. Faglitteratur.

Derimod vil den til 1895 paatænkte sachsisk-thüringske Industri- og Haandværkeudstilling først finde Sted i 1897.

v. Stieglitz.
Vice-Consul.

Indhold: Genua S. 605. — Leipzig S. 634. — Lissabon S. 631.

Ringvolds Bogtrykkeri.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 15.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1894

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

Indberetning til Indredepartementet fra kommerciel Stipendiat Max Hjorth om Handelsforholdene paa Cuba,

dateret 31 Mai 1894.

Ved kongl. Resolution af 28 Oktober 1893 blev der mig naadigst tilstaaet et af de commercielle Stipendier for Studium af Handelsforholdene i Cuba, Puerto Rico samt Mejico, specielt med den norske Export for Øie, og har jeg hermed den Ære at indkomme til det kgl. Departement med en foreløbig Indberetning over mit Arbeide til Dato.

Da mit Virkefelt er saavidt langstrakt og jeg med de Forbindelser jeg knyttede med Exportører i Norge før min Afreise, har at føre en stadig og omfattende Correspondance, ansaa jeg for det bedste at tage min faste Station her i Habana, som værende Mellemamerikas største og mest betydelige Handelscentrum og hvorfra jeg da, fra Tid til anden kan foretage de nødvendige Reiser for Opfyldelsen af min Mission.

I de ca. 4 Maaneder, som jeg har opholdt mig her, har den allermeste af min Tid været optagen med Arbeide i og for en af Norges største Exportartikler nemlig Klipfisken, som her i Decenier har havt et betydeligt Marked.

Det har da ogsaa allerede lykkedes mig at bringe istand endel direkte Forbindelser med Udelukkelse altsaa af det saa almindelige Mellemed som Nordmændene har i Liverpool- og Londonhuse, og haaber jeg at Resultatet af dette mit Arbeide vil udfalde saavel til Exportørs som Importørs fulde Tilfredshed.

Importen af norsk Fisk til Habana og Cubas øvrige Havne, har i den sidste Tid taget et betydeligt Opsving og viser for de sidste Aar følgende importante Cifre, nemlig i:

	Til Habana.	Til øvrige Havne.
1890	48 621 Kasser	7 596 Kasser
1891	44 839 —	9 660 —
1892	54 484 —	12 903 —
1893	61 750 —	15 174 —
1894 Januar	4 465 —	847 —

	Til Habana.	Til øvrige Havne.
Februar	5 972 Kasser	755 Kasser
Marts	6 709 —	1 376 —
April	9 491 —	1 289 —
Mai	4 703 —	1 045 —

Hver Kasse veier omtrent 55 Kilo Brutto og 45 Kilo Netto.

En Ubetydelighed af dette Kvantum sælges af Exportørerne i fast Regning. Det øvrige kommer da hertil direkte eller gennem London, Liverpool og Hamburgerhuse som Consignationer, enten rene eller mod at Importøren stiller et passende Forskud til Exportørens Disposition hos Bankier i London, Paris eller Hamburg at inddrage i Vexel mod Skibningsdokumenter. Som Regel betinger sig da Importøren at om Varen ved Forhandlingen her ikke dækker det afgivne Forskud, han da maa holdes skadesløs for Differencen. Der gjøres ogsaa endel å meta Forretninger, men i mindre Skala Aar for Aar.

Med Undtagelse altsaa af et forholdsvist ubetydeligt Kvantum, som sælges i fast Regning, ligger da hele Risikoen ved Klipfiskhandelen her paa Normændenes Side og i de lange Aartier, som Forretningen i det Store har været baseret paa denne Maade, er det da ikke at undres over at der fra Tid til anden kan have opstaaet Misforståelse og Klager fra Exportørens Side, særlig hvor der har været Spørgsmaal om direkte Tab, for Exempel ved at Varen er indtruffen i en Periode med daarlige Priser, eller at den ved en Uforsigtighed af Modtageren er bleven magasineret for længe i Haab om Prisstigning og i Tidens Løb er bleven bortskjæmt eller i andre Tilfælde, hvor Fisken paa Grund af for kort Tørring og den lange Tid underveis allerede ved Ankomsten hertil har været mørk og fugtig og maattet sælges saa hurtigt som muligt med ikke saa liden Forringelse i Pris. I dette Tilfælde er naturligvis Exportøren selv Skyld i Tabet. Meget gode Partier kan dog ogsaa let blive bortskjæmte om de gaar via spanske Havne og det der hænder at der lastes Løg over eller i Nærheden af dem. Fisken tiltrækker sig da gjerne Løgens Lugt og Fugtighed og udsættes for at blive sort i kort Tid.

Saadanne Modganger har dog ikke afskrækket Normændene. De har muligens ogsaa ved næste Sendelse faaet endel Reparation og er da dermed det gode og gamle Forhold mellem Exportør og Importør vendt tilbage igjen.

Fisken kommer hertil ad 3 Veie, nemlig enten via New-York, Liverpool eller Hamburg. Af disse 3 Linier er New-York den som mest bør foretrakkes især om Sommeren, da det specielt gjælder at faa Fisken hurtigt frem og udsat for saa liden Varme som muligt. Dampbaadene fra New-York til Habana har nemlig som Regel vel afkjølede Lasterum. Liverpoolveien er i Ventetid ligesaa god; denne Linie giver desuden Erstatning for istykkerslaaede Kasser. Hamburgerlinien bør imidlertid være aldeles udelukket for denne Artikel saavel som for andre der let kan bedærvs, thi der kan hengaa over 1½ Maanedes Tid mellem Connossement og Ankomstdato.

Konkurrancen mellem Normændene gjør sig naturligvis gjældende her som overalt. Flere nye Exportører er tilkommet Aar med andet, som vil have sine Mærker anbragte og Consignationerne er som Følge deraf stegne medens Consumenten her vanskelig kan holde Skridt. Dette virker naturligvis endel trykkende paa Markedet, dog skulde det ikke være af nogen særdeles Betydning, om man bare kunde tilse at Consignationerne kom lidt mere

regelmæssigt eller mere jevnt fordelt paa Maanederne. En saadan Tilstrømning, som vi har havt i April Maaned iaar er aldeles unaturlig for et Marked som Habana og klart er at selv aller første Klasses Vare, som er ankommen i en saadan Periode eller strax efter da alle Kjøbere er mere end vel forsynede, maa finde sig i at blive afhændet til daarlig Pris, da al Maganisering for nogen længere Tid er umulig i disse tropiske Egne.

Vore Exportørers store Erfaring i Pakningen af Fisken er udisputerlig og jeg skulde være meget indiskret, om jeg tillod mig at raade dem i den Vei. Jeg har dog tænkt mig Muligheden af, da det jo gjælder at faa Kasserne saa lufttætte som muligt, at tætte Bundens og Laagets Spigerlinie med almindelige Tætningslister, som jo derhjemme koster en Bagatel, og har i den Anledning anmodet en Exportør om at sende mig nogle Kasser paa saadan Maade for at kunne anstille Undersøgelser dermed. I en senere Indberetning skal jeg have den Ære at komme tilbage paa Resultatet heraf.

Jeg har som sagt faaet istand nogle direkte Forbindelser her og har ogsaa forsøgt paa enhver Maade at optage Ordres i fast Regning, men dette sidste er desværre strandet til dato, og det Ressonnement, som Fiskehandlerne her udbreder for at overbevise mig om at de ikke godt kan gjøre Forretning paa saadan Maade er da ligesaa klart som fornuftigt. De siger at saalænge vi faar Fisken i Consignation fra Nordmændene er det overflødigt for os at indlade os paa nogen Resiko og skulde Nordmændene ophøre at sende os, saa faar vi sikkerlig det vi behøver gennem London og Liverpool.

Deklarationen mellem Norge og Spanien, som afsluttedes ifjor Sommer angaaende Handelsforbindelsen mellem Norge og Cuba samt Puertorico, gaaende ud paa at norsk Klipfisk og Stokfisk skal nyde godt af samme Toldbehandling, som den der kommer fra Amerikas Forenede Stater, saalænge Handelsoverenskomsten med Amerikas Forenede Stater af 28 Juli 1891 forbliver i Kraft, er altsaa stadfæstet af Storthinget og den store Fordel, som vore Exportører vilde have ved at den ogsaa sluttelig blev vedtagen af det spanske Córtes, siger sig selv.

Imidlertid og eftersom dette endnu ligger uafgjort, vil jeg ikke unnlade at gjøre det kgl. Departement opmærksom paa, at der her i Februar Maaned blev nedsat en Commission, bestaaende af Udsendinge fra Handelskamrene i Santiago de Cuba, Cienfuegos og Habana for at studere og revidere den for denne Ø gjældende Toldtarif og denne Commission er nu færdig med sin Opgave og har indleveret Arbeidet til den spanske Kolonialminister.

I dette Forslag indtager den ogsaa norsk Klipfisk eller al saltet og tørret Fisk som kommer fra Nord-Europa, og rekommanderer for dens Vedkommende en yderligere Beskatning, nemlig § 3.25 pr. 100 Kilo istedenfor de § 1.80 som den nu betaler. Jeg har den Ære samtidigt hermed at indsende til det kgl. Departement 1 Exemplar af „Boletin de la Camara Oficial de Comercio de la Habana“ hvori vedkommende Commissions Arbeide er publiceret.

Trælast. Al Trælast som importeres her, kommer fra Amerikas Forenede Stater samt Canada og det vil kanske være vanskeligt for Nordmændene at optage Konkurrancen med disse Lande i denne Artikel. Jeg har dog hermed den Fornøjelse at give en kort Oversigt over Importen med Priser paa de forskjellige Sorter til Veiledning:

Pitchpine importeres fra Mobile, Pascagoula og Pensacola. Den hele Import til Habana var i 1893 ca. 25 Millioner superficial feet. Dens Kostende frit ombord paa Afskibningsstedet er fra § 9—10 amerikansk Guld pr. 1 000 superficial feet. Fragterne har ivinter været fra § 5—6 pr. 1 000 sup. f., og om Sommeren, i hvilken Tid der forøvrigt knapt indføres noget, fra § 7—9 pr. 1 000 sup. f. De Dimensioner, som mest bruges her, er Bord og Planker paa 1" 1½" 2" og 3" × 12" samt Planker og Bjælker fra 2 til 6" Tykkelse med 4 til 8" Bredde. Længder Halvparten af ¹⁵/₃₀ Fod og Halvparten af ³⁰/₄₅ Fod.

Denne Sort Træ bruges fornemmelig som Byggematerial.

Whitepine. Alt det som indføres, skibes fra New York og den hele Import til Habana var i 1893 ca. 10 Millioner superficial feet af den almindelige Sort kaldet „West India Shippers“. Prisen fob. New York er fra § 17—18 amerikansk Guld pr. 1 000 sup. f. Fragterne har om Vinteren varieret fra § 3—3½ pr. 1 000 sup. f. og om Sommeren fra § 4—5½ pr. 1 000 sup. f. Al den Whitepine som indføres, er skaaret i Bord paa 1" Tykkelse. Bredderne er fra 8"—18" og Længderne fra 12 til 16 Fod.

Fra New York modtager man ogsaa, omendskjønt i mindre Kvantiteter, udvalgt Whitepine, som næsten er kvitsfri. Dens Pris fob New York er efter Kvalitet fra § 31—42 amerikansk Guld pr. 1 000 sup. f. Den kommer skaaret i Bord og Planker paa 1½" à 2" × 12" Længde fra 12—16 Fod.

Fra Staten Maine kommer ogsaa fra Tid til anden en daarligere Sort Whitepine, hvis Pris fob. er ca. § 15 pr. 1 000 sup. f.

Whitepine bruges her fornemlig til almindelig Snedkerarbejde samt til Kasser for finere Artikler saasom Parfumer, Tobak etc.

Spruce indføres fra Nova Scotia (Canada) og Importen i 1893 opgik til ca. 5 Millioner superficial feet. Dens Kostende frit ombord er fra § 9—10 amerikansk Guld. Fragterne varierer fra § 4—5½ pr. 1 000 sup. f.

Alt kommer i Bord paa 1" Tykkelse. Bredderne varierer fra 7" til 12" med enkelte Stykker 14" til 16", Længderne fra 12 til 20 Fod. Da dette er engelsk Produkt, betales i Told:

§ 1 pr. Kubikmeter

videre 10 % Extracharge

samt desuden § 1.25 pr. 1 000 Kilo.

Spruce bruges væsentlig til simple Kasser, til Skillevægge samt Gjærder.

Her i Habana findes ikke saa faa Høvlerier og Snedkerier samt Kassefabriker. Noget senere skal jeg kunne opgive den aarlige Konsum af Kasser, de almindeligste Dimensioner samt Priser som forlanges paa Pladsen.

Ø1. Til Habana kommer næsten alt det Øl som skal tjene til Konsum for hele Øen, og af Mærker som indføres, findes der utallige saavel fra England som Tyskland og Amerikas Forenede Stater. De vigtigste er imidlertid Mærket „P. P.“ (I. & R. Fannents pale ale) og „Salvator“ (tysk). Disses Eiendomme har da ogsaa ofret hele Kapitaler for at vinde det Indpas som de nu har. De har ikke skyet nogen Omkostning, hvor der har været Spørgsmaal om at skaffe sig Kunder og udtrænge andre Mærker. Fra Amerikas Forenede Stater kommer en daarligere Sort paa Fad under Navn af „Lagerbeer“, som konsumeres ikke saa lidet paa Grund af sin Prisbillighed. Jeg anser dog at der ogsaa maa findes Plads for vort norske Øl, som i Kvalitet

kan maale sig med hvilket som helst andet. Jeg har netop faaet ned en Prøvekasse fra Norge, men har endnu ikke kommet til noget definitivt Resultat, da der er enkelte Smaasager at tage Hensyn til, væsentlig med Etiketten, hvorom jeg da tilskriver vedkommende Exportør.

Hesteskosøm. Konsumen af denne Artikel er ogsaa betydelig. Størstedelen importeres fra Amerikas Forende Stater, samt endel fra Tyskland og Spanien (Bilbao). Jeg anser det for meget sandsynlig at vi heri skal kunne optage Konkurrencen. Vort Jern er uden Tvivl meget bedre end det som anvendes af de øvrige. Rigtignok har enkelte Jernhandlere sagt mig at det saagodtsom vil være mig umuligt at faa norsk Søm indført paa Grund af den store Fordel i Toldbehandlingen som de amerikanske forenede Stater har fremfor Norge, men forleden Dag fik jeg vide at et tysk Firma hersteds havde faaet en Ordre paa 500 Kasser af tysk Fabrikat, og da Tyskernes Handelstraktat med Spanien og Cuba ikke er fordelagtigere end vor, staar det da kun tilbage at kunne konkurrere med disse i frit ombord Pris. Jeg har sendt hjem Prøver af de gangbare Sorter, og skulde ogsaa for mere end 3 Uger siden have modtaget Prøvekort paa Søm fra Norge, men eftersom dette er spansk Koloni og det spanske Postvæsen ikke er af de allerbedste, kan jeg ikke gjøre mig Haab om at faa se dem saa snart. Jeg har sat mig i Forbindelse med indflydelsesrige Folk paa Pladsen og havde tænkt mig Muligheden af først at faa de militære Myndigheder til at antage dem for Kavaleriet.

Papir. Pakpapir: Jeg har tilskrevet forskellige Fabriker i Norge for at faa Prismønteringer og Prøver af deres Fabrikat, samtidigt som jeg har sendt endel Prøver herifra af de mest gangbare Sorter. Jeg afventer derfor nu Detaljer for at kunne meddele de Chancer vi har for at kunne optage Konkurrencen med selve Spanien samt Tydskland, Østerrige og Belgien.

Avispapir: Fra Norge havde jeg med Prøver og Prismønteringer. Kvaliteten er bleven rost som værende bedre end det tyske og spanske Fabrikat. Priserne er muligens lidt høie, men dette skulde jo opveies ved den saameget bedre Kvalitet. De Firmaer her, som har denne Vare som speciel Importartikel, synes dog foreløbig at have nok med de Kontrakter, de allerede har opgjort for Saisonen, dog haaber jeg i en ikke saa fjern Fremtid at skulle kunne optage endel Ordre. Et Par af Firmaerne forklarede mig at jeg maatte søge at være særdeles billig, da de som Regel kunde tage op til 80 à 100 Tons pr. Maaned. Uden Tvivl tror jeg at det skulde lykkes mig at faa enkelte Aviser til at kjøbe en Del, men det vilde være at gaa forbi den egentlige Importør, desuden maatte man da forandre Betalingsvilkårene, da Avisernes finansielle Operationer ikke strækker sig udenfor Øen. Heller ikke er deres Levedygtighed saa sikret at man kan undgaa enhver Resiko. Jeg anser det derfor bedst og sikrest at afvente til der gives mig Leilighed at kunne komme ind med de store Firmaer, af hvilke man kan forlange Bankrembours i London, Paris eller Hamburg.

Rotationspapir eller Papir i Ruller anvendes ikke, kun Papir i Ark.

Træmasse. Der findes foreløbig kun et Firma, som indfører denne Vare. Det har da ogsaa tidligere gjort noget heri med et Par norske Fabriker, men kjøber dog det meste fra Østerrig og Belgien. For Øieblikket har det Kontrakter gaaende for Saisonen, men har jeg faaet Løfte paa at det skal komme tilbage senere paa Aaret. Firmaet har en temmelig

stor Papirfabrik strax udenfor Habana og leverer ikke saa ubetydelige Kvantiteter af Avispapir. Jeg formoder at det opløser i Fabrikken den Træmasse det kjøber og paa en eller anden Maade laver Avispapir deraf.

Kobberstof til Bundmaling for Træskibe og Baade. Jeg har faaet Anmodning om at forsøge faa dette indført her og har i den Anledning underhandlet med et Par af de største Bryggeiere samt Dampskibskompagnier, af hvem jeg har faaet Tilladelse til at overstryge en Pole, Baad eller Bøie saasnart jeg kan faa Prøver nedsendt. En saadan Tilladelse vil jeg ogsaa kunne skaffe mig fra det offentlige Havnevæsen, og skulde Resultatet udfalde tilfredsstillende, haaber jeg at kunne placere ikke saa lidet deraf. Jeg venter nedsendt tilstrækkelig Kvantitet for at kunne anstille disse Prøver.

Konserver. Ved denne Artikel er det da væsentlig Tølden som spiller den største Rolle, og denne er ogsaa en slem Faktor at regne med i Konkurrancen med Spanien, som kun betaler en Tiendedel af hvad norsk Vare belastes med. Jeg formoder dog, at det skal lykkes mig at faa afsat noget i Tidens Løb til Skibshandlerne.

Fyrstikker. Jeg har ikke faaet Anledning til at undersøge endnu hvorledes det forholder sig med denne Artikel; kun ved jeg at der findes her et Par Fabriker som forarbejder de almindelige Voxfyrstikker. Foruden en Told af § 0.82 Guld pr. Kilogram, har Staten lagt en yderligere Beskatning eller Konsumskat paa Fyrstikker bestaaende af 1 cent (5 Centime) pr. Æske.

Gadesten eller Brolægningsmaterialer. Habana Kommune staar i Underhandling om at optage et Laan paa 15 Millioner Dollar, hvoraf en Del skulde gaa til at regulere og forskjønne Byen. I dette Tilfælde skal jeg da forsøge at indlægge Anbud paa Leverance af det Brolægningsmateriel som maatte behøves. Jeg har Opgave fra Norge paa almindelig Gadesten, men skulde ogsaa gjerne ønske Priser etc. fra Træløsthusene, som maatte have leveret de gjængse tjærede eller creosoterede Kubber for Brolægning.

Tobak. Da dette er en Exportartikel herifra, skal jeg vente med at omtale den udførlig i en senere Indberetning, kun vil jeg omtale, at jeg allerede har udført nogle Ordres fra Norge paa Cigarer. Priserne paa saadanne varierer her fra § 25 til § 1 000 Guld pr. mille leveret i Fabrikerne. Hertil kommer da Emballage, Toldpolice & Stempel, Udførselstold og andre Smaaavgifter inden Varen er ombord, beløbende sig det Hele til ca § 6 Guld pr 1 000. Tager man i større Partier bliver Omkostningerne pr. 1 000 Cigarer noget mindre.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 16.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1894.

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

Quebec.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	-	-	20	20 216	20	20 216	-	-	-
” Norge til Vicekon- sulsstationerne	-	-	38	25 479	38	25 479	-	-	-
” andre Lande til Ho- vedstationen	36	31 232	79	59 979	115	91 211	-	-	6 414
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	63	58 457	246	186 834	309	245 291	-	-	24 232
Ialt	99	89 689	383	292 503	482	382 197	62	59 818	30 646
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	1	531	-	-	1	531	-	-	680
” andre Lande fra Ho- vedstationen	118	109 485	-	-	118	109 485	-	-	116 610
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	330	241 595	28	26 778	358	268 373	-	-	189 571
Ialt	449	36 111	28	26 778	477	378 389	62	59 818	306 861

For Reparation eller Ordre anløb 18 Skibe dr. 13 520 Tons.

Af norske Skibe ankom 9 dr. 6 695 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter § 5 957.44, hvoraf ved Hovedstationen § 1 860.69
og ved Vicekonsulst. § 4 096.75. Heraf for norske Skibe § 5 843.63 og
for svenske § 113.81.

Aarsberetning dateret 23 April 1894.

I Overensstemmelse med § 73 i kongl. Forordning angaaende Konsulatvæsenet, har jeg herved den Ære at afgive Beretning om de forenede Rigers Handel og Søfart paa Distriktet i Aaret 1893, og om Distriktets Handel og Søfartsforholde overhovedet.

Handel. Den i tidligere Beretninger omhandlede Import af norske Produkter til Halifax, antages ogsaa i det forløbne Aar at have gjentaget sig uden dog at have antaget større Omfang og er fremdeles af lidet næneværdig Betydenhed, hvortil vistnok ogsaa kommer som sædvanlig Jern og Staalvarer af svensk Produktion og Medicintran fra Norge, samt endel andre Varer af mindre Betydenhed, og hvorover, forsaavidt ei indgaaende i nedenstaaende Opgaver tagne af officielle Tabeller, og som omfatter den første Halvdel af Kalenderaaret 1893, Oplysninger mangler, hvilket ogsaa gjælder mulig Export under samme Termin.

Den i forskellige tidligere Beretninger omhandlede Mangel paa direkte Forbindelse mellem de forenede Riger og Distriktet sees i indeværende Aar at ville blive afhjulpet ved Etableren af Dampskibsforbindelse, og som forsaavidt den vil vise sig lønnende og saaledes at have Forudsætningen om at blive vedvarende, uden Tvivl vil fremkalde en stærkere Handelsrørelse mellem disse.

Ifølge Opgaver i Canada officielle Tidende androg Importværdierne fra alle Lande under Kalenderaaret 1893 til \$ 122 035 046 mod \$ 114 155 799 i det foregaaende Aar, og Exporten til henholdsvis \$ 118 535 348 og \$ 113 314 030 og viser saaledes inden begge Brancher forøget Handelsvirksomhed. Exportværdien af egne Artikler fordelt over de forskellige Industribrancher fordelte sig som følger:

Bjergværksdrift	\$ 5 719 201	mod i Aaret 1892 \$ 4 835 041
Fiskeri	- 10 734 058	— i — — - 8 766 575
Skovbrug	- 26 341 486	— i — — - 26 346 772
Fædrift	- 31 659 597	— i — — - 31 035 190
Agerbrug	- 20 389 997	— i — — - 22 822 469
Manufakturvarer	- 7 711 197	— i — — - 7 544 360
Andre Artikler	- 210 524	— i — — - 229 739
Tilsammen	\$ 102 621 060	mod i Aaret 1892 \$ 100 581 146
Penge og ædle Metaller	- 274 415	— i — — - 305 194
Transitvarer	- 15 634 873	— i — — - 4 427 690

\$ 118 535 348 mod i Aaret 1892 \$ 113 314 030 og viser saaledes en Fremgang Bjergværksdrift, Fiskeri og Fædrift, derimod Afgang i Exportværdi i de øvrige Industribrancher, og overhovedet kun en forøget Exportværdi af egne Produkter af ca. 2 Millioner Dollars.

De for Budgetaaret 1892—93 udkomne Handelstabeller udviser Handelsrørelse mellem de forenede Riger og Distriktet som følger:

Export.

Kul, 420 Tons til Værdi	\$ 850
Manufakturvarer af Træ	- 353
Solgte Skibe, 18 639 Tons	- 179 168
Redskaber for Agerbrug	- 1 502
Forskjellige andre Artikler	- 165

Tilsammen \$ 182 038

Import.

8 825 Gallons Medicintran	§	4 650
3 774 Dusin Glasvarer	-	1 128
3 114 Cwt. Stangjern	-	5 160
7 084 — Jern for Tilvirkning af Hesteskosøm	-	17 028
181 — Staal - — - Staalfjedre	-	1 186
Andre Artikler	-	3 228

Tilsammen § 28 485

Til indenlandsk Forbrug og til Toldbehandling anmeldt følgende Produkter af de forenede Riger:

8 950 Gallon Medicintran til Værdi §	4 795	hvoraf Told §	961.80
4 598 Dusin Glasvarer	- 1 123	—	- 566.80
3 118 Cwt. Stangjern	- 5 160	—	- 2 026.70
7 084 — Jern til Fabrikation af Hesteskosøm	- 12 947	—	- 2 589.40
181 — Staal til Fjedre	- 1 286	toldfrit	
Andre Artikler	- 1 225	—	

Tilsammen § 26 510

Blandt ovennævnte Artikler er ved den for Tiden under Behandling værende nye Toldtarif foreslaaet Tolden paa Stangjern nedsat fra § 13 til § 10 pr. Ton og paa Jern til Fabrikation af Hesteskosøm fra 20 til 15 % af Værdien og som rimeligvis vil blive vedtaget af Partiammentet og vinde General-Guvernørens Sanktion.

Det vil sees af ovenstaaende at den i min forrige Aarsberetning paa-pegede Mangelfuldhed ved den kanadiske Handels- og Søfartsstatistik, ved nemlig at behandle de forenede Riger som et Statssamfund, endnu ikke er afhjulpet.

Confederationen Canadas Handelsomsætning androg under Budgetaaret som følger:

Import til en Værdi af §	129 074 268	mod i Aaret 1892 §	127 406 068
Export - - — - -	118 564 352	— - — - -	113 963 375
hvorefter Importen over-			
steg Exporten med . .	10 509 916	— - — - -	13 442 693

og den samlede Handels-				
omsætning	247 638 620	— . — — -	241 369 443	
og angivet til indenlandsk				
Forbrug	121 705 030	— - — — -	116 978 943	
men i hvilke ovenstaaende				
Tal Provindsen Britisk				
Columbia indgaar med				
Import	4 918 673			
Export	5 641 653			

Handelomsætning § 9 560 326
og Værdier angivet til indenlandsk Forbrug § 4 810 309 og hvorefter Han-

delsomsætningerne for den Del af Distriktet, der indgaar under Confederationen Canada, andrager som følger:

Import til en Værdi af	§ 124 155 195	mod i Aaret 1892	§ 121 047 101
Export - - -	112 922 699	-- - --	107 388 387

Handelsomsætning -	237 077 894	— - — —	228 435 487
og indenlandsk Forbrug -	116 894 721	— - — —	110 840 973

For Newfoundland, der indgaar under Distriktet, savnes Opgaver.

Importen, der omfatter alle Slags Manufaktur- og Kolonialvarer, Vin, Spirituosa, Øl og Porter, Ris og Sydfrugter &c. &c., var fordelt over de forskellige Lande som følger:

De Forenede Stater	§ 58.2	Mill. mod i Aaret 1892	§ 51.3
Storbritannien	43.1	— — — —	41.3
Tyskland	3.8	— — — —	5.6
Frankrig	2.8	— — — —	2.4
Vestindien	2.4	— — — —	3.0
Andre spanske Besiddelser . . .	2.2	— — — —	2.3
Japan	1.5	— — — —	1.9
Hollandsk Vestindien	1.0	— — — —	0.4
China	0.9	— — — —	1.1
Alle andre Lande	5.8	— — — —	6.0

Tilsammen § 121.7 Mill. mod i Aaret 1892 § 117.3

Exporten var fordelt over de forskellige Industribrancher som følger:

Produkter af Bjergværksdrift	§ 5 329 890	mod i Aaret 1892	§ 5 906 471
— - Fiskeri	8 743 050	— — — —	9 675 398
— - Skovbrug	26 359 910	— — — —	22 281 744
— - Fædrift	31 736 499	— — — —	28 594 850
— - Agerbrug	22 049 490	— — — —	22 113 284
Manufakturvarer	7 693 959	— — — —	7 040 988
Andre Artikler	93 692	— — — —	71 518

	102 006 490	mod i Aaret 1892	95 684 253
Penge og ædle Metaller . . §	309 459	— — — —	306 447
Forliddt anmeldt fra inden-			
landske Toldsteder	3 482 308	— — — —	3 348 213
Transitvarer	12 766 095	— — — —	13 624 462

118 564 352 — — — — 113 963 375

Til Handelsomsætningen søværts var anvendt for indgaaende 5 371 618 Tons Skibsrøm, hvoraf optoges med indlastede Varer 1 127 855 Tons Vægt og — — — — 249 172 — Maal

Tilsammen 1 377 657 T. Fragtgods

og for udgaaende 5 236 993 Tons Skibsrøm, hvoraf optoges	
med indlastede Varer	2 462 646 Tons Vægt
og — — — —	2 304 453 — Maal

Tilsammen 4 767 099 Tons Fragtgods

hvoraf som indgaaende under Britisk Columbia for indgaaende 1 328 834 Tons Skibsrums og 171 610 Tons Fragtgods, og for udgaaende 1 361 213 Tons Skibsrums og 922 190 Tons Fragtgods, hvorefter den Del af Konfederationen Canada, der indgaar under Distriktet, har anvendt i oversøisk Skibsfart, for indgaaende 4 062 784 Tons Skibsrums med 1 206 047 Tons Fragtgods, og for udgaaende 3 875 780 Tons Skibsrums med 3 834 909 Tons Fragtgods.

I ovenstaaende Tonnage for hele Konfederationen indgaar Dampskibe med henholdsvis 3 553 302 og 3 407 842 Tons Skibsrums og Seilskibe med 1 818 310 og 1 829 151 Tons eller 33.8 % og 34.9 %. De forenede Riger deltog med 383 601 Tons Skibsrums for indgaaende og 401 246 Tons Do. for udgaaende eller henholdsvis 7.1 % og 7.6 % mod i Aaret 1892 8.1 % og 7.7 %. Under Tonnage henhørende til de forenede Riger indgaar 21 272 for indgaaende og 18 617 for udgaaende eller tilsammen 39 889 Tons, der er fordelt i Havne, hvor de forenede Riger savner Representation.

Forinden jeg afslutter dette Emne har jeg i nedenstaaende Tabel givet et Tilbageblik over Konfederationen Canadas Import, Export og Handelsomsætning siden Aaret 1892, da Konfederationen ved Indtrædelse af Provindserne Britisk Columbia og Manitoba antog sin nærværende Skikkelse, og dens Værdi pr Individ af Befolkningen.

Aar	Export	Import	Handelsom-	Befolk-	Export.	Import	Handels-
	\$ 1000	\$ 1000	sætning. \$ 1000	ning 1000 In- divid	\$	\$	omsætning \$
1872 . .	82 640	111 430	194 070	3 700	22.4	30.1	52.4
1873 . .	89 790	128 611	217 801	3 763	23.9	34.0	57.9
1874 . .	89 352	128 214	207 566	2 827	23.3	33.5	55.8
1875 . .	77 887	123 070	200 957	3 893	20.0	31.6	51.6
1876 . .	80 966	93 210	174 177	3 959	20.5	23.5	44.0
1877 . .	75 875	99 328	175 203	4 026	18.8	24.7	43.5
1878 . .	79 324	93 082	172 405	4 094	19.4	22.7	42.1
1879 . .	71 487	81 964	153 452	4 164	17.2	19.7	36.9
1880 . .	87 911	86 490	174 401	4 235	20.8	20.4	41.2
1881 . .	98 291	105 331	203 622	4 325	22.7	24.4	47.1
1882 . .	102 137	119 420	221 557	4 367	23.4	27.4	50.8
1883 . .	98 986	132 254	230 340	4 411	22.4	30.0	52.4
1884 . .	91 407	116 397	207 804	4 454	20.5	26.1	46.6
1885 . .	89 238	108 941	198 180	4 498	19.8	24.2	44.0
1886 . .	85 251	104 425	189 676	4 543	18.8	22.9	41.7
1887 . .	89 516	112 892	201 408	4 588	19.5	24.6	44.1
1888 . .	90 203	110 895	201 098	4 634	19.4	23.9	43.3
1889 . .	89 189	115 225	204 414	4 700	19.0	24.5	43.5
1890 . .	96 749	121 858	218 607	4 789	20.2	25.4	45.6
1891 . .	98 417	119 968	218 385	4 843	20.3	24.8	45.1
1892 . .	113 963	127 406	241 369	4 899	23.2	26.0	49.2
1893 . .	118 564	129 074	247 639	4 962	23.9	26.0	49.9

En Sammenligning af Middelstal for Seriens tre første Aar med Middelstal for dens sidste tre Aar vil vise en middelsaarig Fremgang af kuns 1.19 % paa Export, 0.11 % paa Import og 0.57 % paa den hele Handelsomsætning, og naar beregnet paa Middelsbefolkningen vil for Treaaret 1872—74 findes en Værdi pr. Individ af \$ 23.00 paa Exporten, \$ 32.31

paa Importen og \$ 55.31 paa den hele Handelsomsætning, mod for Treaaret 1891—93 en Værdi af \$ 22.50 paa Exporten, \$ 25 60 paa Importen og \$ 48.10 paa den hele Handelsomsætning, følgelig en Tilbagegang i Værdi af henholdsvis \$ 0.50, \$ 6.79 og \$ 7.21; hvilke beklagelige Forholde falder saameget mere i Øinene, naar sees hen til de forenede Rigers, og navnlig Sveriges Fremskridt i Handelsforholde.

Bringes den samme Undersøgelse i Anvendelse paa Exportværdierne af Canadas vigtigste Industribrancher stiller Forholdet sig som følger:

	1872—74.	1891—93.	Værdi pr Individ.			
	\$ 1 000	\$ 1 000	1872—74.	1891—93	Til-	Af-
			\$	\$	gang.	gang.
Bjergværksdrift	4 802	5 684	12.8	11.6	—	1.2
Fiskeri	4 807	9 378	12.8	19.1	6.3	—
Skovbrug	26 363	24 308	70.0	50.0	—	20.0
Fædrift	13 789	28 766	36.7	58.7	22.0	—
Agerbrug	15 998	19 277	42.6	39.3	—	3.3
Manufaktur	2 555	7 010	6.8	14.5	7.7	—

hvorefter Fiskeri, Fædrift og Manufakturvirksomhed viser en Tilgang i Værdi pr. Individ af tilsammen \$ 34, medens Fiskeri, Skovbrug og Agerbrug viser Afgang tilsammen \$ 24.3.

Selv for Agerbrugere synes saaledes Canada ikke at være noget tillokkende Felt for Emigranter. Dog bør herved bemærkes, at denne Industri, som i den mellemliggende Periode har været stærkt trykket, i Aarene 1892 og 1893 atter har været i Opkomst.

Skibsfart. Det samlede Antal af norske Skibe androg til 483 med en Tonnage af 383 607 Tons og for svenske Skibe 9 drægtige 6 695, hvorefter Besøget af Skibe tilhørende de forenede Riger har andraget tilsammen 492 med Drægtighed 390 302 mod tilsammen 594 Skibe og 456 156 Ton i Aaret 1892, og viser saaledes et mindre Antal af 108 med 65 854 Tons Drægtighed.

De under Aarets Løb dels under indgaaende optjente og under udgaaende forventede Fragtbeløb, andrager som følger

for indgaaende	£ 30 646
- udgaaende	- 312 058

Tilssmmen £ 342 704

Fordelt over de forskellige Havne stiller Rigerne Skibsfart paa Distriktets Konsulsstationer som følger:

Norske Skibe		Norske Skibe	
Antal	Tons	Antal	Tons
Montreal	30 29 175	Dalhousie	19 10 566
Metis	8 9 334	Richibucto	10 3 521
Matan	3 3 596	Chatham-Newcastle .	40 27 193
St. Anne des Monts	1 534	Shediac	24 12 527
Chicoutimi	21 17 477	St. John	19 18 934
St. Etienne	12 9 014	Baie Verte Tiduish .	28 21 523
Sault-au-Cochon . .	4 3 386	Northport	7 7 063
Campbellton	4 3 818	Yarmouth	1 885
Bathurst	16 10 761	Sherbrooke	2 714
Buctouche	1 370	Parrsboro	12 10 673

		Norske Skibe				Norske Skibe	
		Antal	Tons			Antal	Tons
Pictou	20	18	274	Bersimis	5	4	852
Pugwash	8	4	948	St. Johns	8	1	809
Ship Harbour	1		430	Ved Vicekonsulaterne	363	272	292
Sheet Harbour	1		652	- Hovedstationen .	120	111	315
Halifax	35	19	311				
Sydney- Nord Sydney	22	20	544	Tilsammen	483	383	607
Cow Bay- Little				mod i Aaret 1892 .	580	445	893
Glace Bay	1		408				

En Betragtning heraf vil vise en Afgang i den samlede norske Tonnage af 62 286 Tons, og deraf igjen paa Dampskibe 3 061 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter beløb sig til § 5 957.44 hvoraf ved

Hovedstationen § 1 860.69

Vicekonsulsstationerne - 4 096.75

hvoraf § 5 843.63 paa norske og § 113.81 paa svenske Skibe.

Paa norske Skibe afmønstredes 72 og paamønstredes 154 Mand.

I Aarets Løb er paa 13 Sømandsanvisninger hjemsendt til Norge § 368.

5 354 Sømands- og andre Breve, Avispakker og Bogforsendelser ere i Aarets Løb modtagne og dels indleveret til Adressaterne, dels readdresserede til andre Steder, og dels naar vedkommende Adresse ei ved Eftersyn i maritime Blade eller paa anden Maade, har kunnet opspores, returnerede som uafhentede efter Skibsfartssæsonens Afløb.

Den store Frygt for Rømningsondets Overhaandtagen, der udtaltes af forskjellige og som ogsaa kom tilorde i den norske Presse, navnlig i „Norges Sjøfartstidende,“ foranlediget ved Flodpolitiets Nedlæggelse, har ikke vist sig begrundet, thi om end Ondet synes at have været tilstede i en noget høiere Grad end i Aaret 1892, er dette for en meget betragtelig Del foranlediget ved Overvintren hersteds af Skibet „Adorna“ af Christiania, og som for at skaffe sig Besætning nødvendigvis ved Boardinghusmasternes Hjælp maatte søge denne blandt Skibe af den ankommende Vaarflaade. Desuagtet har Ondet ei naaet samme Omfang som i Aaret 1891, da imidlertid ogsaa det samme Forhold var tilstede. Det stiller sig for de forløbne 5 Aar som nedenstaaende Tabel udviser, beregnet udelukkende for Seilskibe.

	Antal Skibe	Tonnage	Antal Besætning	Antal Rømnin-ger.	Antal Rømnin-ger pr. Skib.	Antal Rømnin-ger pr. 1000 Tons.	pCt. Rømnin-ger af Be-sætningens Antal.
1889	184	160 358	2 506	162	0.88	1.01	6.46
1890	205	185 071	2 763	208	1.01	1.12	7.54
1891	136	125 513	1 808	161	1.18	1.28	8.80
1892	177	168 534	2 533	180	0.95	1.07	7.11
1893	122	110 981	1 642	134	1.11	1.21	8.16

Blandt Vicekonsulstationerne viser Ondet sig som tidligere navnlig at være tilstede i

1. Chatham-Newcastle, hvor der anmeldes 59 Desertioner blandt Skibsbesætningerne der tilsammen androg 488 Sømænd og saaledes androg til 12.1 %.

2. Halifax. 40 Desertioner blandt 400 Sømænd altsaa 10 %.

3. St. John. 26 Desertioner blandt 304 Sømænd altsaa 8.55 % mod ved Hovedstationen 8.16 %.

Rømningernes Antal for norske Skibe har andraget 353 eller ca. 5.7 % af Besætningernes Antal og fra svenske Skibe 15 eller ca. 13.5 %. hvorved bemærket da disse ere tilstede i saa lidet Antal, gjør den tilfældige Omstændighed stærk Indflydelse paa % Antallet.

Det i tidligere Beretninger omhandlede af den hersteds etablerede saakaldte „Temperance seaman's home for Scandinavian seamen“ har fremdeles fortsat sin Virksomhed, uden at jeg har havt Anledning til at forandre den om dettes Virksomhed tidligere udtalte Anskuelse.

Under „sick and distressed mariners act“ har paa et herværende Hospital været indlagt og nydt Lægetilsyn og Forpleining et samlet Antal af 101 Sømænd fra norske Skibe, der har været forpleiet i 1 203 Dage. Deraf er en død, medens Resten ere igjen blevne udskrevne dels som helbredede til ny Bortforhyring og dels som fremdeles lidende til Hjemsendelse. Hvorvidt der under nærværende Parlamentsæson vil blive taget noget Skridt i Øiemed af Overgang af dette System til det andetsteds gjældende, er endnu et aabent Spørgsmaal.

I Arbejderforholdene, hvad angaar Skibenes Losning og Ladning, er saavidt bekjendt ingen Forandring foregaaet, hvad ogsaa gjælder officielle Afgifter alene fraseet Hovedstationen, hvor ved Flodpolitiets Ophævelse, Afgiften af 3 ct. pr. Ton er bortfaldt.

Paa Distriktets Kyster og i nærliggende Farvande ere følgende Forlis indtrufne blandt de forenede Rigers Skibe:

Barkskibet „Beta“ af Christiania Kaptein Walle totalt forlist ved Entry Øen Magdalene Øerne.

Barkskibet „Prince Arthur“ af Christiania Kaptein Johansen forlist paa Red Island St. Lawrencefloden, kondemneret og solgt. Skib „Otto & Antonia“ af Tønsberg, Kaptein Hansen, totalt forlist paa Magdalene Øen. Barkskib „Magnolia“ af Christiania Kaptein Yggeseeth, totalt forlist ved Bersimis. Barkskibet „Napoleon“ af Sarpsborg Kaptein Aas indkommet til Gaspé med Søskade, bragt op til Quebec, kondemneret og solgt. Barkskibet „Premier“ af Drammen Kaptein Nilsen strandet ved Metis, senere bragt op til Quebec, kondemneret og solgt. Barkskibet „Martha“ af Christiania Kaptein Nilsen indkommet til St. Johns N. F. efter Kollision med Isfjeld kondemneret og solgt. Barkskibet „Marthin Luther“ af Drammen Kaptein Steensen totalt forlist ved Indseilingen til St. Johns, N. F.

Barkskibet „Ellida“ af Sandefjord Kaptein Thorsen totalt forlist ved Northport, kondemneret og solgt.

Barkskibet „Fredrikstad“ af Fredrikstad Kaptein Jakobsen forlist ved Pabos, kondemneret og solgt.

Barkskibet „Pontecorvo“ af Laurvig Kaptein Kjerulf totalt forlist ved Ingonich C. B.

Barkskibet „Stanley“ af Christiania Kaptein Hansen forlist ved Island Banke i Northumbria Strædet, senere indbragt til Pictou, kondemneret og solgt.

Betræffende Distriktets Handel og Søfartsforholde under Kalenderaaret foreligger ikke officielle Opgaver anderledes end Værdsættelse af Export fordelt over de forskjellige Industribrancher, og Totalsum af Importværdierne som ovenfor indtaget fra Landets officielle Tidende, „Canada Gazette“ og hvorunder indgaar Export og Import for Provindserne British Columbia; men derimod ei Newfoundland.

Som af ovenstaaende vil være seet androg hele Handelsomsætningen sig til § 240 570 394 mod § 229 569 829 i Kalenderaaret 1892 og viser saaledes en Forøgelse af § 11 001 565, hvoraf falder paa Importen § 7 879 247 og § 3 122 318 paa Exporten. I ovenstaaende Exportværdier indgaar Transitvarer med et Beløb af § 15 909 288, hvorefter Exportværdien af Landets egne Produkter har andraget § 102 626 288, mod § 100 581 146 i Aaret 1892. Sees hen til de forskellige Industrigræne viser Bjergværksdrift, Fiskerier og Fædrift en forøget Exportværdi af henholdsvis § 0.9 § 1.9 og § 0.2 Millioner, medens Fædrift og Agerbrug viser en Tilbagegang af henholdsvis § 0.7 og § 2.4 Millioner, medens Exportværdierne af Produkter af Skovdrift stiller sig omtrentlig ved det samme Beløb som i Aaret 1892.

Hvad Aarets Trælastforretning angaar kan, i Forbindelse med ovenstaaende efter et hersteds udkommet Handelscirkulære, der omfatter Forretningen ved Hovedstationen, anføres, at Trælastexporten har andraget 6 130 240 Fod Tømmer og 4 268 300 Quebec Standard Planker mod henholdsvis 7 969 220 og 4 491 728 i Aaret 1892, og viser saaledes en Tilbagegang af 1 838 980 Fod Tømmer og 223 428 Quebec Std. Planker, men er omtrent jevnstort med Aaret 1891. Og et lignende, der omfatter Exporten fra New Brunswick og Nova Scotia, angiver en samlet Export af 421 Millioner superficielle Fod mod 413 for Aaret 1892, og viser saaledes en Forøgelse af 8 Millioner Fod. Af Exporten falder 312 Millioner Fod paa New Brunswick hvoraf fra St. John ca. 156.6, Miramichi 82.6, Sackville 13.3, Shediac ca. 11.7, Dalhousie 10.9, Richibucto ca. 10.6, Bathurst ca. 10.2, Moucton ca. 6.9, og Campbellton 6.7 Millioner Fod; og paa Nova Scotia ca. 109.3 do.

De ved Hovedstationen overvintrende Beholdninger androg efter ovenomhandlede Circulære til ca. 5 Millioner Fod Tømmer og 1 Million Quebec Std. Planker.

For de fornemste Exportartikler stillede Priserne sig ved Aarets Udgang som følger:

Whitepine . . .	14 til 35 c.	mod 14 til 35	ved Udgangen af Aaret 1892
Waney	30 — 43 -	— 30 — 40 —	— - — —
Redpine	14 — 30 -	— 14 — 30 —	— - — —
Eg	45 — 51 -	— 45 — 51 —	— - — —
Alm	28 — 32 -	— 25 — 32 —	— - — —

For Planker stillede Priserne sig som følger:

	1ste Sort.	2den Sort.	3die Sort.
Pine pr. Pet. Std. Hd.	§ 115—123	§ 78—82	§ 40—42
Spruce —	40 — 43	27—28	23—25

og stiller sig omtrent uforandret mod det foregaaende Aar.

Fragtmarkedet aabnede sig med 16 sh. pr. Load og 40 sh. pr. Pet. St. til ledende Havne med liden Efterspørgsel efter Tonnage og holdt sig udover Sommeren til omtrent samme Rater med fremdeles liden Efterspørgsel.

Som for Trælast, saaledes gjælder det ogsaa for Fiskeriernes Vedkomende, at ingen anden Oplysning foreligger end den ovenfor indtagne.

Fyr, Merke og Lodsvæsen.

1. Det i tidligere ved Manicoaagan Banke udlagte Fyrskib blev indtaget og er blevet anbragt ved White Island Rev i 8 Favne Vand og paa 47° 58³/₄' N Bredde og 69° 37¹/₂' vestlig Længde.

Det vil som forhen være malet rødt med Ordene „White Island Reef“ i hvide Bogstaver paa hver Side. Fyret paa den forreste Mast vil blive anbragt i 24 Fods og det paa den agterste Mast i 27 Fods Høide over Havfladen.

En Dampaaagepipe vil i tykt og taaget Veir give følgende Signaler: Et Stød af 8" Varighed, derefter 8" Taushed, derpaa et andet Stød af 8" Varighed og saa fremdeles efter 2' 20" Forløb.

2. Forandringer ved Bøierne ved Indløbet til Halifax Havn.
 - a. Den indre automatiske Pipe Bøie vil blive opankret 3 Cable Længder N V til N $\frac{1}{4}$ N i 20 Favne Vand fra dets nuværende Plads 44° 31' 40" N. Bredde og 63° 30' 2" vestlig Længde.
 - b. Thrum Cap Bøien, den nuværende Jernkandeboie, vil blive remplaceret med en rødmalet Klokkeboie af Trinity Hus Model med en spherisk Overbygning.
 - c. Bøie ved Neverfail Banke, en Jernbøie malet i røde og sorte horizontale Striber, vil blive opankret 1½ Cable Længde Syd fra 4½ Favne Linien paa Banken.
 - d. Mars Rock Bøie, den nuværende Bøie, vil faa en Stang med Flag af Jern for at skjelne Bøien fra de andre i tykt Veir eller Taage.
3. En automatisk Pipe Bøie vil blive opankret ved Egg Island paa den sydlige Kyst af Nova Scotia for at vejlede Fartøier, der søger Indløbet til Halifax Havn i 44° 35' 20 N Bredde og 62° 49' 5" Længde Vest, den vil blive malet rød og opankret i 37 Favne Vand. Fra Bøien Eg Island Fyr vil vise N 5 Mile af og Jeddons Fyr N V $\frac{1}{2}$ N $\frac{1}{2}$ Mile af.
4. Lodstaxt ved St. Marys og Lescomb i Provindsen Nova Scotia.

Lodstaxt for Liscomb.

					Ind.	Ud.
Fartøier	af	120 Tons	og under	150 Tons	§ 4.00	§ 5.00
—	-	150	—	op til 200	—	5.00 - 6.00
—	-	200	—	- - - 250	—	6.00 - 7.00
—	-	250	—	- - - 300	—	7.00 - 8.00
—	-	300	—	- - - 350	—	8.00 - 9.00
—	-	350	—	- - - 400	—	9.00 - 10.00
—	-	400	—	- - - 500	—	10.00 - 12.00
—	-	500	—	- - - 600	—	12.00 - 14.00

Fartøier over 600 Tons en Dollar for hver 100 Tons eller Part af 100 Tons.

Fartøier under 120 Tons 3 c. pr. Ton.

Alle Dampskibe over 120 Tons $\frac{1}{3}$ mindre end den foregaaende Afgift.

Lodstaxt for St. Marys River.

					Ind.	Ud.
Fartøier	af	120 Tons	og op til	160 Tons	§ 5.00	§ 7.00
—	fra	160	—	230	—	6.00 - 8.00
—	-	230	—	400	—	9.00 - 11.00
—	-	400	—	500	—	11.00 - 13.00
—	-	500	—	600	—	14.00 - 15.00

Fartøier over 600 Tons en Dollar for hver 100 Tons eller Part af 100 Tons.

Fartøier under 120 Tons som tager Lods, skal betale 4 c. pr. Ton til Sherbrooke ind og ud.

Dampskibe under 120 Tons, som behøver Lods, skal betale 3 c. pr. Ton ind og ud.

Skibe under Slæbning skal betale $\frac{1}{3}$ mindre Afgift baade ind og ud.

5. Klokkebøien ved St. Johns Ledge i Fundybugten er remplaceret med en større Klokkebøie af Trinity Hus Model malet rød med „J. Ledge“ i hvide Bogstaver. Den er opankret i 22 Favne Vand $1\frac{1}{2}$ Quartmile SV t. V $\frac{3}{4}$ V fra Midten af Banken.
6. Resultatet af Oplodning ved den østre Ende af Anticosti mellem Table Head og 10 Mile vest for South Point viser ingen Banke der strækker sig længere ud end $1\frac{1}{2}$ Mil fra Kysten.
7. En sortmalet Kandeboie er opankret ved Serpent Reef i St. Lawrencebugten ved Kysten af Gaspé i 6 Favne Vand i $49^{\circ} 3' 30''$ N Bredde og $64^{\circ} 26' 30''$ vestlig Længde, $7\frac{1}{2}$ SO t. S fra Fame Point Fyr.
8. Ved og efter Skibsfartens Aabning i 1894 vil det røde Fyr ved Miscon Øen blive remplaceret med et omdreieende Blusfyr, der vil vise 4 Blus med Mellemtid af 15" mellem det største Lysstyrke og derefter Mellemtid af 30".

Til Behandling under det nu forsamlede Confederationsparlament foreligger Regieringsforslag om Forandring i den nu gjældende Toldtarif, og hvorved denne i nogen Grad vil blive modificeret, hvilket ogsaa efter Forlydende finder Sted i de Forenede Stater, hvor adskillige Nedsættelser af Tolden, navnlig paa forskellige Raamaterialier, skal være foreslaaet, og hvilke Forandringer forsaavidt de bliver vedtagne, rimeligvis vil fremkalde forøget Forretningsvirksomhed mellem begge Lande.

Spørgsmaalet om en forandret politisk Stilling til Moderlandet, har for kort Tid siden traadt et Skridt nærmere frem i Dagen, gennem en Brochure udgivet af en fremragende Mand, en forhenværende Lieutenant Guvernør i Northwest Terretorium og hvori denne af Hensyn til kommercielle Stillinger og Forholde, med stærke Ord fremholder Nødvendigheden af Uafhængighed.

Hvad angaar Udsigterne for de forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet i indeværende Aar, ere disse desværre slettere end nogensinde. Kuns lidet Last skal være bortkontraheret, og endog de allerseneste Beretninger for Konsumptionsmarkederne lyder høist utilfredsstillende. Dertil kommer at en snefuld Vinter har lagt Hindringer iveien for Skovarbeidet, saaledes at ogsaa Produktionerne ere under det sædvanlige; kommer dertil den stærkere og stærkere Konkurrence af Dampskibene, er desværre Udsigten for en lønnende Fart for vore Seilskibe kuns høist maadelige.

Jeg lader medfølge som Anhang Oversættelse af Indberetning fra de forenede Rigers Vicekonsul i Winnipeg og Afskrift af Indberetninger fra de i Portage la Prairie, Nya Stockholm og Calgary nylig etablerede Vicekonsulsstationer.

Winnipeg for Aaret 1893.

Provindsen Manitoba har stadig tiltaget i Velstand, hvilket ogsaa gjælder Staden Winnipeg, hvor et stort Antal af store og substantielle Bygninger er blevet opsat under Aaret.

Ved Udstillingen i Chicago vandt Provindsens Udstillingsgjenstande stor Opmærksomhed, og taalte fuldt vel Sammenligning med saavel lignende fra

de ældre Provindser, som fra de Forenede Stater, hvilket i en nær Fremtid uden tvivl vil have en frugtbringende Virkning.

Indvandringen var ei saa stor som forventet, men de der kom, siges at have været af den bedre Klasse, og at have medbragt tilstrækkelige Midler til at optage Nybygget med god Udsigt til fremtidigt Velvære. Det samlede Antal Indvandrere af alle Nationaliteter var 7 921, hvoraf 2 186 vare Skandinaver, det vil sige Nordmænd, Svensker, Danske og Islændere, af hvilke sidste Antallet angives til 835.

Desværre afgav Provindsens Hvedehøst et langt fra tilfredsstillende Udbytte, hvortil kommer at de Priser der opnaaedes, vare meget lave, og kuns meget lidt over Produktionsomkostningerne. Dog har Jordbrugerne og andre god Tro til Provindsens fremtidige Fremgang.

En meget stærk politisk Agitation er dog tilstede, foranlediget ved den bestaaende høie og protektive Fouldtarif, der hviler meget trykkende paa den agerbrugende Befolkning.

Importen, Exporten og Toldindtraderne ved dette Toldsted androg for de sidst forløbne tre Aar som følger:

	1891.	1892	1893
Import	§ 2 887 116	§ 2 862 293	§ 2 526 139
Export	- 2 212 858	- 1 445 590	- 1 784 231
Toldindtraderne	- 702 019	- 755 749	- 657 120

Nye Stockholm. (Vicekonsulens Beretning). Nye Stockholm optager for nærværende omkring 50 engelske Kvadratmile af en stor, svagt kuperet Høislette i Provindsen Assiniboia, hvor smaa Asp- og Vidjelunde afvexler med smaa Vande og mellemiggende større Sletter. Jordmonnet bestaar af sort Muldjord med et tykt Underlag af kalkblandet Lere.

Det er først i det sidste Decennium at Nybyggere her har opslaaet sine Bopæle, og derfor findes i det store Assiniboia blot noget over 32 000 Indbyggere, hvoraf omtrent 550 er Nordmænd og Svensker. Af disse kommer omtrent 350 paa Ny Stockholm, 50 paa Ny Danmark samt Resten paa Fleming, Whitewood, Qu'Apelle, Regina, Swift Current, Medecine Hat, Estevan m. fl. andre Pladse.

Den fornemste Næringsgren er Jordbrug i Forening med Fædrift. Hvede, Havre, Byg og Poteter ere de fornemste Produkter, der har været avlet som første Forsøg. Middelfkastningen pr. Acre har iaar været af Hvede 20 Bushels, Havre 40, Byg 25 samt Poteter 125, og har Hveden betinget en Pris af 40 à 50 Cents, Havre 30, Byg 25 samt Poteter 35 à 40 Cents pr. Bushel.

Hvad Landbrugsprodukterne betræffer, saa har Smør været betalt med 17 à 25 Cents og Kjød med 5 à 7 Cents pr. Pund, en god Melkeko med 35 à 40 Dollars og en Arbeidshest med 200 Dollars. Faareavlens vinder mere og mere Anerkjendelse og Fiskeriet i Assiniboias mange Vande er meget lønnende, men Bedriften indskrænker sig for nærværende blot til Husbehov. Stenkul optages ved Estevan og exporteres, og Skovene leverer Brænde og Bygningsvirke. Det svenske Staal og den norske Sild, som i Winnipeg Man., ere baade vel repræsenterede og kjendte, arbejder sig længere og længere frem mod Vesten, men har endnu ikke saa store Op-lagspladse i vor unge Provinds. Dog er det min Overbevisning, at naar Canadiensierne blot faar rigtig Smag paa disse Artikler, skal de nok med Tiden vide at anvende dem.

Tilfølg af det friske Klima er Helbredstilstanden den bedste. Dødeligheden for Aaret opgaar blandt vore Folk her ved Stationen til omtrent en Halv Procent. Men da Flertallet af de her Bosatte har havt liden Kapital at begynde med, har i Almindelighed deres Existense beroet paa et haardt Arbeide. Ingen har dog lidt egentlig Nød, og de ere Alle i bedre Omstændigheder idag end før og ser Fremtiden tillidsfuldt imøde med godt Haab.

Portage la Prairie (Vicekonsulens Rapport).

Portage la Prairie paa Manitobas store Sletter er Samlingsstedet for udtømmelige Forraad af forskellige Slags, smukt beliggende ved Floden Assiniboia. Det er uden Undtagelse den største Samlingsplads for Manitobas verdensberømte Hvede, og Byen er omgivet af en bred og aaben Slette. Den er tillige en ledende Manufakturby i Manitoba, har udmærket Vandræft og rigelige og billige Bygningsmaterialier, der voxer rundt om Byen. Hudson Bay Selskabet etablerede et Forretningshus i 1861, og en Hr. House fulgte Exemplet med en Butik og et Hotel. Byen voxte langsomt til 1871, da der byggedes en stor Dampsag og flere Butiker, hvorhos den presbyterianske Kirke etablerede en Mission. Paa denne Tid var Kolonien blevet en By med ca. 60 Ontario Bønder og Jordbrugere. Der oprettedes Postgang samt Deligence til Winnipeg. Før det nordvestlige Oprør 1869—70 var Byen Hovedstad for Republiken Assiniboia; denne Republik levede ikke længe. I 1872 havde Byen 300 Indvaanere, 1882 800 og nu ca. 5 000. Befolkningen stiger stadig, og Byen vil faa sin Del af den store Forretningsvirksomhed i Nordvest, ligesom af Distriktets Jordbrug og Kvægavl. Byen ligger 60 Miles vest fra Winnipeg, 1 480 Miles fra Montreal og 1 426 fra Vancouver, midt imellem det stille og atlantiske Ocean ved Northern Pacific Railway. Manitoba North Western Railway udgaar herfra 200 Miles mod Vest med Prince Albert som vordende Endeyunkt. Denne Jernbane har to Sidebaner, en til Rapid City og en til Russell, den er bygget gennem det bedste Land i Manitoba her kaldet Manitobas Parkland, og har stor Trafik med Korn, især Hvede, og Kreaturer.

Byen har 3 Høvlerier, Vindues- og Dørfabriker, mekaniske Værksteder, 2 store Møller, der ialt kan male 1 000 Tønder daglig, Bryggeri, store Kornelevatorer, 3 Trælastoplæg m. M. samt et udmærket elektrisk Belysnings-system. Der har været adskillige skandinaviske Emigranter, som her har faaet Sysselsættelse i Tidens Løb. Da de gjør sig afholdt, har de ikke vanskeligt for at faa Arbeide om Sommeren og Høsten. Ogsaa om Vinteren kan Arbeide i Skovene faaes for Personer, som er vant dertil. Ingen bør dog indvandre om Høsten; thi her som i andre kolde Klimater er Jordbruget nedlagt indtil Vaaren.

Calgary. (Vicekonsulens Rapport).

Emigrationen. Under Aaret 1893 har der været en meget talrig Indvandring til Provindsen Alberta af Nordmænd og Svensker, der, efter tidligere at have været bosatte i de Forenede Stater, atter ere udvandrede derfra og bosat sig her, hvor flere Nybyggere have optaget Land og etableret Kolonier langs Calgary-Edmonton Jernbanelinien. Den direkte Indvandring til Alberta fra Norge og Sverige har derimod hidtil ikke været saa talrig som man kunde have ventet, da den største Del af brugbart Land i de Forenede Stater nu saa godt som alt er optaget, medens der her er tusindvis af Sektioner aabne for Nybyggere.

Sociale Forhold. Den største Del af norske og svenske Indbyggere her er naturligvis Landmænd, i Regelen Agerbrugsarbeidere som have sparet lidt Penge sammen og kommet herud for at søge Land, dels ogsaa mindre Gaardeiere, der, utilfredse med Forholdene i Hjemlandene have solgt deres tidligere Eiendomme dersteds og udvandret hertil, hvor de saa igjen have kjøbt andre Eiendomme, og alle ere enige om at disse Emigranter ere bedre skikkede til at udstaa det haarde Arbeide og kolde Klima, som de jo ere udsatte for her, end de fleste andre Nationaliteter, der lande i Kanda. De som ere ankomne hertil i det sidste Aar, have i Regelen været af den mere velhavende Arbeidsklasse, ædruelige og arbeidsomme Folk, som snart skabe sig et Hjem paa de herværende rige Prairier. Haandværkere komme ogsaa hertil fra Norge og Sverige, men de følge imidlertid i Regelen deres andre Landsmænds Exempel og vælge Agerbrug som deres Levevei. Imidlertid ville disse rimeligvis, saasnart Skandinaverne have samlet sig i Landsbyer, atter optage sine tidligere Professioner. Det er meget vanskeligt, endog blot tilnærmelsesvis at angive Antallet af de i dette Distrikt bosiddende Nordmænd og Svensker, da disse ere spredte over et Areal af omtrent 100 000 engelske Kvadratmile; men der er ingen Tvivl om at der er bosat 2 til 3 000 Individer af norsk og svensk Nationalitet inden Territoriet Alberta, af hvilke omtrent 200 ved Vicekonsulsstationen. De skandinaviske Emigranter have hidindtil, i Modsætning til de fleste andre Nationaliteter, lært det engelske Sprog og optaget engelske Skikke overordentlig hurtig, og de ere som Følge deraf ofte betalt højere Løn end disse. Dette er navnlig Tilfældet med Tjenestepiger, der uden Vanskelighed erholder en Løn af 10 til 15 Dollars om Maaneden og i Regelen en hel Del lettere Arbeide end i Hjemlandet. De Skandinaver, der ikke ere Jordbrugere, arbeide i de forskellige Saugværker, Kulgruber og Skove eller ogsaa paa Jernbaner. Veinspektøren paa den kanadiske Stillehavsbane her er saaledes svensk, ligesom ogsaa nogle af disse Tjenestemænd i Provindsen Manitoba. Disse Mænd skaffe Arbeide for nyankomne Skandinaver og omtrent hveranden Sektions Formand er som Følge deraf svensk, norsk eller dansk. Nogle faa ere Forretningsmænd, af hvilke en i indeværende Aar er blevet indvalgt i herværende Kommunebestyrelse.

Jernbaneforbindelser. Den Kanadiske Stillehavsbane er naturligvis Hovedbanen for saavel Ind- som Udførsel. En anden Bane forbinder Calgary med Edmonton mod Nord og med Mc. Leod mod Syd. Disse er dog kuns Sidelinier af nævnte Bane og eies af samme Compagnie, som for Øieblikket besidder et uforstyrret Monopol i det nordvestlige Kanada. Den høie Fragt paa alle Produkter herfra til det østlige Marked og vice-versa, er største Vanskelighed de herværende Jordbrugere og Forretningsmænd har at kæmpe med. Dette haaber man dog vil blive forandret, naar Forbindelse opnaaes med en eller anden trans-continental Bane i de Forenede Stater.

Skandinaviske Kolonier. Den største Koloni i Territoriet Alberta findes i Nærheden af Wetaskiwin, hvor 70 til 80 Familier ere bosatte, hovedsagelig bestaaende af svenske og norske Indvandrere, der tidligere have været bosatte i de Forenede Stater. Kolonien blev grundlagt for et Par Aar siden og Indvaanerne ere naturligvis ikke endnu velhavende nok til at bygge solide Bygninger, men om et Par Aar, hvis Høsten kommer op til Forventningerne, vil en lille By rimeligvis blive anlagt, og Grundstenen lagt til en af de vigtigste skandinaviske Kolonier. Der er ogsaa et

lille Nybygge i Nærheden af Lacombe grundet hovedsagelig af svenske og norske direkte Indvandrede.

Bjergværksindustrien. Der er adskillige Forekomster af Jern i Territoriet Alberta, men da det fornødne Smeltemaskineri vil koste over 7 Millioner Kroner, kan man ikke bevæge Kapitalister til at tage fat paa Sagen. Efter min Mening kunde Vanskeligheden overvindes ved at indføre det svenske elektriske Jern Quarts Reduktions Maskineri opfundet af Laval. Jeg har ved forskellige Leiligheder i Samtale med forskellige Medlemmer af Manitobas provindsielle Regjering udtalt min Overbevisning om at Jernforekomsterne paa Nordkysten af Lake Winnipeg med Fordel vilde kunne optages ved Benyttelse af Lavelles System, hvilket ogsaa for Tiden skal være under Overveielse.

W. A. Schwartz.

Montevideo.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning til Hovedst. 43 norske Skibe dr. 28 320 Ton og til Vicekonsulsst. 4 dr. 1 084 Ton, og i Ballast til Hovedst. 2 dr. 534 Ton og til Vicekonsulsst. 8 dr. 2 190 Ton, ialt 57 dr. 32 128 Ton, hvoraf Dampskibe 1 dr. 1 132 Ton. Bruttofragter Kr. 573 391.

Til fremmede Lande afgik med Ladning fra Hovedst. 13 norske Skibe dr. 5 898 Ton og fra Vicekonsulsst. 11 dr. 2 975 Ton og i Ballast fra Hovedst. 27 dr. 17 420 Ton og fra Vicekonsulsst. 1 dr. 299 Ton, ialt 52 dr. 26 592 Ton, hvoraf Dampskibe 1 dr. 1 132 Ton. Bruttofragter Kr. 212 450.

For Havari eller Ordre ankom 28 Skibe dr. 15 204 Ton.

Erlagte Konsulatsgifter af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 1 480.65, ved Vicekonsulss. Kr. 207.91, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 103.96. Af svenske Skibe ved Hovedst. Kr. 239.01, ved Vicekonsulsst. Kr. 134.69, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 67.34. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 1890.96. Expeditionsafgifter af norske Exp. Kr. 483.29, svenske 47.

Aarsberetning dateret 8 Juni 1894.

Om den norske Skibsfart paa andre Havne end Montevideo og Paysandu har ikke paalidelige Efterretninger kunnet faaes.

Af norske Skibe ankom 17 for at søge Ordre, 9 for at aflevere Lods og 2 i Havari. Af svenske Skibe ankom 19 for at søge Ordre og 5 for at aflevere Lods.

I de 5 sidste Aar udgjorde den norske Skibsfart paa Distriktet.

Norske Skibe.	1889.		1890.		1891.		1892.		1893.	
	Antal.	Reg.-Tons.	Antal.	Reg.-Tons.	Antal.	Reg.-Tons.	Antal.	Reg.-Tons.	Antal.	Reg.-Tons.
I. Ankomne:										
Med Last	167	130 977	155	127 796	89	73 425	52	32 892	47	29 404
I Ballast	5	1 505	3	1 248	7	2 236	4	885	10	2 724
Sum	172	132 482	158	129 044	95	75 661	56	33 777	57	32 128
II. Afgaaede:										
Med Last	40	18 281	34	17 745	27	12 326	25	13 176	24	8 873
I Ballast	139	119 911	128	112 321	75	70 134	36	24 807	28	17 719
Sum	179	138 192	162	130 066	102	82 460	61	37 983	52	26 592

Den i 1890 indtraadte Tilbagegang i de forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet vedblev endnu i 1893. Det er dog at antage, at den nu har naaet sit Minimum og at allerede indeværende Aar vil vise en Bedring, ialfald i Fragtfortjeneste, paa Landets Exportartikler.

Bruttofragterne i de sidste 5 Aar fremgaar af følgende Tabel:

	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.
Indgaaende Fragter					
i Kroner	4 917 663	4 455 661	1 702 908	738 125	573 391
Udgaaende Fragter					
i Kroner	341 663	353 491	223 442	285 429	212 450
Sum Kroner	5 259 326	4 809 152	1 926 350	1 023 534	785 841

De norske Skibe, der har losset eller lastet i Distriktet, har i 1893 erholdt følgende Fragter, beregnet i Shillings og pence pr. Reg.-Ton.

	Skibenes		Fragt pr. Reg.-Ton i Shilling & pence.					
	An-tal	Reg.-Tons.	1893.	1892.	For-øgelse.	For-mind-skelse.		
I. Ankomne.			sh. d	sh. d	sh. d	sh. d		
Til Hovedstationen:								
Stenkul fra engelske Havne . .	18	17 538	20 1	22 1	—	2 0		
Stykgods fra Newyork	1	384	31 0	35 10	—	4 10		
— - Marseille	2	1 369	23 7	27 1	—	3 6		
— - Pernambuco	1	317	19 0	—	—	—		
Træ fra Nordamerikanske Havne	4	2 276	33 6	34 11	—	1 5		
Petroleum fra — — — —	2	987	26 4	—	—	—		
Harpix - — — — —	1	515	35 11	39 3	—	3 4		
Salt fra Cadiz	2	1 052	18 2	21 8	—	3 6		
Herba Maté fra brasilianske Havne	11	2 882	17 8	19 6	—	1 10		
Til Vicekonsulsstationen i Paysandu:								
Stenkul fra engelske Havne . .	2	519	31 2	34 0	—	2 10		
Salt fra Cadiz	1	266	28 4	—	—	—		
Træ fra Nordamerikanske Havne	1	299	44 1	—	—	—		
II. Afgaaede.								
Fra Hovedstationen:								
Huder & Uld til Nordamerikanske Havne	2	1 283	14 3	20 5	—	6 2		
Do. til Kanalen f. o.	1	259	38 4	33 1	5 6	—		
Do. til Antwerpen	2	531	41 5	—	—	—		
Ben & Benaske til Kanalen f. o.	2	972	25 0	24 6	0 6	—		
Tørret Kjød (tasaço) til Brasilien	1	255	25 1	16 5	8 8	—		

	Skibenes		Fragt pr. Reg.-Ton i Shilling & pence.					
	An- tal.	Reg- Tons.	1893.		1892.		For- øgelse.	For- mind- skelse
			sh.	d	sh.	d	sh.	d
Talg til Rio de Janeiro . . .	1	259	19	3	—	—	—	—
Stykgods til Rio Grande do Sul	1	318	15	8	—	—	—	—
Salt - — —	1	284	23	11	—	—	—	—
Hvede til Kanalen f. o. . . .	2	1 950	24	4	—	—	—	—
Fra Vicekonsulsstationen i Paysandu.								
Huder og Uld til Kanalen f. o.	7	2 073	42	0	38	1	3	11
Do. - Hamburg . .	2	488	45	1	—	—	—	—
Ben og Benaske til Kanalen f. o.	1	225	33	2	—	—	—	—

Paa norske Skibe paamønstredes 48, afmønstredes 33 og rømte 18 Mand.
 Fra norske Skibe indlagdes gratis paa det herværende Barmhjertigheds-
 hospital 23 Mand, hvoraf 16 norske.

Som frivillige Bidrag til Sømandspresten i Buenos Aires modtog Kon-
 sulatet i 1893 Kr. 91—60 mod i 1892 Kr. 249—24.

Maanedshyrerne var: for Styrmand Kr. 70—80, Matroser Kr. 45
 —54, Kok og Stuert Kr. 36—54, Letmatroser Kr. 30—45.

Efter Opgaver fra det statistiske Bureau hersteds var Skibsfarten
 paa Republikens Havne i 1893:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Antal.	Reg.-Tons.	Antal.	Reg.-Tons.	Antal.	Reg.-Tons.
I. Ankomne:						
Til Montevideo:						
Fra Havne udenfor La Platafloden . . .	746	1 297 586	332	205 941	1 078	1 503 527
Fra Havne i La Plata og Bifloder . . .	1 448	1 413 973	1 648	109 237	3 096	1 523 210
Summa	2 194	2 711 559	1 980	315 178	4 174	3 026 737
Til andre Havne inden Uruguay	5 280	2 176 925	4 538	224 777	9 818	2 401 702
Tilsam men	7 474	4 888 484	6 518	539 955	13 992	5 428 439
mod i 1892	7 120	4 479 391	3 649	343 376	10 769	4 822 767

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Antal	Reg.-Tons.	Antal.	Reg.-Tons.	Antal.	Reg.-Tons.
II. Afgaaede:						
Fra Montevideo:						
Til Havne udenfor La Platafloden	645	1 167 759	202	113 876	856	1 281 635
Til Havne i La Plata og Bifloder . . .	1 520	1 513 381	1 817	119 795	3 337	1 713 176
Summa	2 174	2 681 140	2 019	313 671	4 193	2 994 811
Til andre Havne inden Uruguay	5 292	2 185 088	4 379	218 014	9 671	2 403 102
Tilsammen	7 466	4 866 228	6 398	531 685	13 864	5 397 913
mod i 1892	7 118	4 487 177	5 538	489 728	12 656	4 976 905

De til Montevideo ankomne Seilskibe, Kystfarten ikke indbefattet, fordeltes paa følgende Nationer:

Norske og svenske 122, 60 684 Ton, spanske 106, 32 665 T., engelske 85, 79 992 T., italienske 72, 42 125 T., tyske 22, 19 717 T., nordamerikanske 12, 8 116 T., franske 7, 4 344 T., østerrigske 7, 3 994 T., danske 6, 2 715 T., argentinske 5, 2 728 T., hollandske 5, 1 046 T., uruguayiske 5, 634 T., brasilianske 3, 439 T., russiske, 11 036 T.

Skibsfarten viste i Aarets sidste Maaneder Tegn til livligere Bevægelse, hvilken Forbedring antagelig vil udvide sig efterhaanden som de tunge Følger af den fireaarige Krise udjevnes og Landets Resurcer udvikles. Hid-fragterne var dog endnu nedadgaaende og Kulindførselen fra England, hvori de forenede Rigers Skibe før deltog i saa betydelig Grad, overgik stedse mere til fremmede Dampskibe, som, destineret hid for at søge Fragt, for ikke at maatte gaa i Ballast medførte Stenkul til Fragter der var for lave til at kunne antages af Seilskibe.

Udskibningen var derimod under hele Exportperioden, Oktober—Mai, af større Omfang end i Løbet af flere Aar, og Udfragterne noget bedre. Den foregaar dog nu for største Delen i Dampskibe; i 1893 afgik fra Stationen til Havne udenfor La Platas Omraade ialt 856 Skibe dr. 1 281 631 Reg.-Ton, hvoraf dog kun 202 dr. 113 876 Reg.-Ton Seilskibe, altsaa neppe en Tiendedel af Tonnagen. Under saadanne Forhold er der ringe Haab om, at de forenede Rigers Søfart paa Republiken skal gjenvinde sin forrige Betydning, før vore Rederier ved tidsmæssige Dampskibe kan udvide sin Deltagelse i Trafiken.

Udfragterne fra Republikens Havne ved Uruguayfloden viste ligeledes en Forbedring, og noteredes der fra 30--46 sh. pr. Ton for salte Huder til Kanalen. For disse Fragter anvendes især 1ste Klasses Skibe, paa 4--500 Reg.-Ton, hvorpaa Tilgangen i Exportperioden ikke var tilstrækkelig. For Skibe af lavere Klasser fandtes i ovennævnte Havne nogle Ladninger Ben og Benaske til 21 sh. 6 d à 23 sh. 6 d pr. Ton fra Kanalen.

Frugtmarkedet i Montevideo stillede sig i 1893 saaledes :

		Montevideo.					Floden.	
		Tørre Huder.	Salte Huder.	Talg i Fade.	Baller.	Ben og Benaske.	Salte Huder.	Ben og Benaske.
Dampskibe.								
England	sh.	—	25 à 30	20 à 25	15 à 18	—	—	—
Antwerpen	Fr.	50	30	20 à 25	15 à 21	—	—	—
Hamburg	Mk.	56	28	24	15 à 20	—	—	—
Havre	Fr.	60	30 à 35	25	15 à 20	—	—	—
Dunkerque	sh.	—	—	—	10 à 20	—	—	—
Bordeaux	Fr.	50	—	25 à 30	27 ¹ / ₂ à 30	—	—	—
Marseille	-	60	—	20 à 25	27 ¹ / ₂ à 30	—	—	—
Genua	-	70 à 75	—	25 à 30	10 à 15	—	—	—
Valparaiso	-	—	—	30	—	—	—	—
Forenede Stater	§	0.005 pr. $\mathcal{E}$	—	—	—	—	—	—
Seilskibe.				Korn				
England	sh.	—	32 6 à 35	21	—	14 à 18	30 à 46	21 6 à 23 6
Antwerpen	-	—	32 6 à 35	—	—	14 à 18	—	—
Hamburg og Bremen	-	—	—	—	—	16 6 à 18	—	—
Havre	-	—	32 6 à 35	—	—	—	—	—
Genua	Fr.	—	—	—	—	20	—	—
Forenede Stater	§	³ / ₈ pr. $\mathcal{E}$	—	—	4.50 & 5 %	3.50 à 4.50	—	—

Handelen har efterhaanden begyndt at hæve sig fra den prekære Stilling, hvori de foregaaende Aars finansielle og økonomiske Ulykker har trykket den ned, og Omsætningen er tiltaget saavel for Ind- som Udførsel, som følgende Sammenligning udviser:

	Import.	Export.
1889	§ 36 823 863	§ 25 954 107
1890	- 32 364 627	- 29 085 519
1891	- 18 978 420	- 26 998 270
1892	- 18 404 296	- 25 951 819
1893	- 19 761 640	- 27 681 373

I denne Omsætning deltog i 1892 især:

		Import.	Export.
England	med	30.68 %	17.26 %
Frankrige	—	13.28 -	16.99 -
Tyskland	—	11.36 -	7.73 -
Italien	—	10.98 -	1.42 -
Spanien	—	9.64 -	1.64 -
Brasilien	—	7.13 -	17.39 -
Belgien	—	4.54 -	12.20 -
Argentina	—	5.83 -	11.50 -

Direkte Omsætning med de forenede Riger fandt ikke Sted i Aaret.

Af norsk Klipfisk hidførtes i smaa Partier over Hamburg omkring 271 400 Kg., der betaltes med fra § 9—11 pr. Kvintal for frisk fortoldet Vare. Ufortoldet solgtes til § 6—8 pr. Kvintal.

Adskillige af disse Partier ankom noget angrebet af Fugtighed, hvilket Forhold blev tilskrevet feilagtig Tilberedning af Fisken, da ingen Søskade kunde opdages paa Pakningen, og solgtes disse paa Auktion efter Sigende for de norske Sælgeres Regning, hvilke skulde have garanteret Fiskens Ankomst i fuldstændig frisk Tilstand, kun med Undtagelse af Søskade. Konsulatet anser - det derfor nødvendigt at fæste de norske Sælgeres Opmærksomhed ikke alene paa, at Forsigtighed maa anvendes ved Tilberedningen af Klipfisk, som under en lang Reise har at passere Troperne, men ogsaa paa at den bedste Vare, skihet med Dampskib, hvis den stuves i Nærheden af Maskinen eller umiddelbart under Jerndækket, under den lange Reise maa tage Skade af Varme, og at saadan Skade her ansees som bevirket ved mangelfuld Tilberedning.

Nogle Importører af Klipfisk har vendt sig til Konsulatet med Anmodning om Udnævnelse af Besigtigelse paa Klipfiskpartier, ankommet hid i beskadiget Tilstand under Anførsel af, at saadan Fremgangsmaade er stipuleret i Kontrakten mellem deres Agenter i Hamburg og de norske Sælgere. Da imidlertid Importørerne ikke kunde fremvise de omtalte Kontrakter, og ingen Underretning herom var indløbet fra de norske Interesserede, har Konsulatet afholdt sig fra at intervenere af Frygt for at, hvis Skaden muligens skulde være opstaaet ved ufordelagtig Stuvning ombord i de Hamburske Dampskibe, som har hidbragt Varen, hvilket Forhold det efter skeet Losning ikke længere er muligt at bringe paa det Rene, den af Konsulatet opnævnte Besigtigelse muligens skulde kunne blive mere til Skade end Gavn for de norske Interesser.

Over Hamburg hidførtes ligeledes som sædvanligt smaa Partier norske og svenske Preserver (Ansjos, Lax m. m.), saavelsom norsk Fiskelevertran, men om disse Artikler foreligger ikke paalidelige Opgaver.

Indførselen af nordamerikansk Furu er noget tiltaget, og opgives i 1893 at have været 609 192 Kubikmeter. Følgende Priser noteredes:

White Pine „Clair“ § 56 à 58 pr. 1 000 løb. Fod, Do. Ia § 45 à 46, Do. 2a § 35 à 36, Pitch Pine § 29 à 32, Spruce § 24 à 26 pr. løb. Fod.

Nogle svenske Skibe har i de sidste Aar hidført Cadiz Salt for egen Regning. Jeg tillader mig derfor at notere Aarets Priser for denne Artikel, hvilke var:

I Montevideo	§	0.66—0.87	pr. fanega
- Uruguays Havne	-	0.78—0.96	- —

Indførselen af Agerbrugsredskaber tiltager aarlig og burde blive Gjenstand for vore Fabrikers Opmærksomhed, saasnart en direkte Dampskibsforbindelse kommer istand med disse Lande. Alene af Plouge indførtes i 1892:

Fra Nordamerika 6 568 Stykker, England 484 Stkr., Tyskland 204 Stkr. Og af Slaattemaskiner: Fra Nordamerika 388 Stkr., England 127 Stkr., Tyskland 3.

Udførselen var ved Aarets Slutning ganske livlig. En usædvanlig Tilgang paa saavel slagtbart Kvæg som Jordprodukter, takket være tilstrækkelig Nedbør efter fleraarig Tørke, gav et rigeligt Overskud for Exporten, der i Aaret naaede op til § 27 681 373. Priserne holdt sig i hele Aaret lave og noteredes:

Saltede Oxehuder pr. 28 Kg. § 2.50 à 3.20 pr. St., Do. Kohuder pr. 18 Kg. § 1.50 à 2.20 pr. St., tørre Oxe- & Kohuder § 1.50 à 1.80 pr. 10 Kg., Uren Mestizo Uld § 1.90 à 2.90 pr. 10 Kg., Faare- og Lammeskind § 0.151 à 0.198 pr. Kg., Saladero Talg § 11.31 à 13.00 pr. 100 Kg., Tagl § 14.50 à 16.75 pr. Qv., Hvede § 2.00 à 2.85 pr. 110 Kg., Mais § 1.90 à 2.95 pr. 104 Kg.

Exporttolden paa Landets Produkter erlægges efter 1ste Januar 1894 saaledes: Uld pr. 100 Kg. § 1.30, Faareskind pr. Do. § 0.80, Tagl pr. Do. § 1.70, Talg & Olier pr. Do. § 0.50, Ben & Benaske pr. 1 000 Kg. § 0.60, salte Oxe- og Kohuder pr. St. § 0.25, tørre Do. pr. Do. § 0.12, Saltede Hestehuder pr. Do. § 0.12, tørre Do. pr. Do. § 0.06, Kalvehuder pr. 100 Kg. § 1.00, Horn pr. 1 000 Kg. § 2.50.

Agerbruget gik rask frem, begunstiget af godt Veir. Hvedehøsten i December 1893 var den største hidtil producerede. Deraf udførtes allerede i dette Aars første Kvartal 36 Millioner Kg. Hvede, og 10½ Mill. Kg. Mel, og beregnedes der endnu at være tilbage til Udførsel ca. 25 Mill. Kg. Hvede og 6 Mill. Kg. Mel. Ogsaa Maishøsten gav rigeligt Overskud af ca. 7 Mill. Kg. for Exporten.

Vinavlingen tiltager stærkt Aar for Aar og har allerede betydelig formindsket Indførselen, især af de ordinære Bordeauxvine. Ulykkeligvis er Phylloxera konstateret paa adskillige Steder men den synes ikke at være saa ødelæggende som i Europa og har kun undtagelsesvis bevirket større Skade. Plantning af nogle Slags nordamerikanske Vinranker, der skal være lidet udsat for Sygdommen, fortsættes med stor Iver.

Den høie Indførselstold paa Tobak har bevirket gjentagne Forsøg paa at dyrke denne Plante i stor Skala, og Aarets Høst kan ansees som god. Landets sædvanlig altfor tørre Klima synes dog ikke at være passende for Tobaksdyrkning.

Store Plantninger af Oliventrær, der er foretaget i nogle Aar, begynder allerede at give en ikke ringe Afkastning, og flere Presser og Maskiner for Tilberedning og Raffinering af Olie er nylig indført.

Landets ubetydelige Industri har i Aaret ikke gjort nævneværdige Fremskridt. En anseelig Del deraf fører en hendøende Tilværelse i Ly af Landets enorme Beskyttelsestold.

Den i de sidste Aar stedsfundne Udvandring er nu paa det nærmeste ophørt, og en, om end ringe, Forøgelse af Republikens Befolkning ved Indvandring (3 551 Personer) fandt Sted i 1893.

Den konsoliderede Statsgjæld ($3\frac{1}{2}$ %), som noteredes fra 32 % til 36 % i 1893, steg siden til 42 %. I Landets Myntvæsen er for Tiden ingen Rystelse at befrygte.

Vexelkursen paa den Uruguayske Dollar noteredes: London $50\frac{3}{4}$ d — $52\frac{1}{4}$ d, Paris fr. 5.31—5.47, Antwerpen fr. 5.31—5.48, Italien fr. 5.50—5.95, Hamburg M. 4.29—4.43, Rio de Janeiro Rs. 17 950—24 000 pr. ø 4.70.

Landets Jernbaner, der ialt udgjør 1 567 Kilometer, er ikke i Aaret tiltaget i Udstrækning, men betydelig i livligere Trafik. Flere Projekter over nye Linier studeres for Tiden, saavel af Ingeniøretaten som Kamrene, og man haaber, at Arbeidet snart igjen skal optages, ialfald paa Maldondobanen. Kommunikationerne er meget primitive i flere af Departementerne, hvor Persontrafiken endnu sker ved daarlige Deligencer, paa ubanede Veie uden Broer over Vasdrag, og Varetrafiken paa den nationale Oxekarre, sædvanlig forsynet med 3—4 Spand, der under de bedste Forhold er et ufordrageligt, langsomt og derfor kostbart Transportmiddel for Afstande paa ofte 20—30 norske Mil, og som i Vintertiden ofte flere Dage afbrydes, naar Regnveir forøger Flodenets Vandstand, saa de ei kan passeres.

Telegraflinierne er ca. 5 000 Kilometer, hvoraf Statens udgjør ca. 1 200 Km. Tarifen for disse sidste er ø 0.30 pr. 10 Ord.

Sam Blixén.

Calcutta.

Aarsberetning dateret 12 Juni 1894.

Hertil ankom fra fremmed Sted i Ballast et norsk Dampskib dr. 1 962 Ton, der afgik med Ladning til fremmed Sted. Bruttofragt £ 5 000. Erlagt Konsulatafgift Rs. 108—9—6.

Jarlen af Elgin og Kincardine er bleven Vicekonge og Generalguvernør over Britisk Indien efter Lord Lansdowne.

Handelen. Opmærksomheden koncentreredes paa de vedvarende Vanskeligheder paa Grund af Sølvets Prisfald. Under Lord Herschells For-

sæde blev en Kommission nedsat af Regjeringen i England for at undersøge det hele Spørgsmaal og træffe saadanne Forholdsregler som man kunde forsvare til Undgaaelse af de stadige Fluktuationer af Sølvets og Guldets forholdsvise Værdi. Resultatet blev offentliggjort i Juni og Regjeringen beordrede Lukning af de indiske Myntværksteder for offentlig Myntning den 26 Juni. Mynterne beordredes at modtage i Udvexling for Sølvrupeer Guld til Kurs 7.53344 grains Troy Guld pr. Rupee. De offentlige Kasser bemyndigedes til at modtage Sovereigns til en Kurs af Rs. 15 for hver, hvorhos Noter lydende paa Rupeemynt skulde udstedes efter samme Kurs for Sovereigns. En Guldmyntfod skal indføres inden en ubestemt Frist, men Guld skal ikke nu være lovligt Betalingsmiddel, og intet Forhold bliver i denne Anledning fastsat, før tilstrækkelig Erfaring kan vindes om Resultatet af de nævnte Forholdsregler.

I Førstningen havde disse Bestemmelser en gunstig Virkning paa Kursen, men aldrig og ikke paa nogen Tid i deres fulde tilsigtede Udstrækning, der tilsigter en quasi Minimums Sats af 1 sh. 4 d pr. Rupee. I de sex Maaneder af 1893, der fulgte Forordningen, var Kursen, efter telegrafiske Overdragelser som Grundlag, fra 1 sh. 3 $\frac{3}{4}$ til 1 sh. 3 d. Men senere har en stadig tilbagegaaende Bevægelse gjort sig gjældende, og Kursen har siden vist sig at gaa ned saa langt som 1 sh. $\frac{1}{2}$ d, hvorhos fremtidige spekulative Transaktioner har fundet Sted under denne Sats. Grundene til at Forordningen mislykkedes tilskrives først at Statssekretæren for Indien ikke var istand til at opretholde det forudsatte Minimum af 1 sh. 4 d ved at trække Council Bills paa de indiske offentlige Kasser. Paa Grund heraf er Vanskelighederne for den indiske Statskasse, der har store Forpligtelser i Guld for militære Øiemed, alle Slags Leverancer, Pensioner og Lønninger, samt Rente af Laan i Pund Sterling optaget i England nu som det synes, større end nogensinde før. Som nødvendig Følge heraf vil Landet blive bebyrdet med nye Skatter, og i Marts 1894 er en ny Lov udkommet, der indfører almindelig

Indførsesold paa alle fremmede Varer, dog med Undtagelse af engelske Lancashire Bomuldsvarer og Maskiner. Satsen 5 % ad valorem er den almindelige for den nye Told, hvorom en fuldstændig Rapport tidligere er givet.

Opiumskommissionen. Den Britiske Regjering sendte i 1893 en officiel Kommission til Indien for at anstille en fuldstændig og udtømmende Undersøgelse om Virkningen af Opiumsforbruget paa den menneskelige Konstitution og undersøge, om sædvanmæssig Opiumskonsumtion er tilbøielig til at gaa over til en Last, samt hvorvidt Produktionen af Opium, et Statsmonopol i britisk Indien, der udgjør en væsentlig Kilde til dets Indtægter, burde, som ofte foreslaaet i Parlamentet og af Publikum i England, afskaffes af moralske og religiøse Grunde. Komiteens Medlemmer opholdt sig i Indien i en længere Tid og holdt Møder i de fornemste Byer over hele Landet. En stor Mængde Vidner blev afhørt, Embedsmænd saavel som erfarne Privatpersoner, specielt de ledende Professorer og Læger, baade europæiske og indfødte, samt vanemæssige og stadige Konsumenter af denne Plante. De indhentede Oplysninger godtgjorde med stor Majoritet, at Vanen at spise Opium er udbredt over hele Indien, og, at den i Stedet for at have en skadelig Indflydelse paa den menneskelige Konstitution, naar den bruges med Maadehold, er et udmærket Stimulant i Tilfælde af Svaghed og for gamle Personer, at den bruges i stor Udstrækning med udmærket Virkning

af indfødte Soldater og andre, som maa udføre lange Marscher og andre voldsomme fysiske Anstrengelser med leilighedsvis utilstrækkelig Føde, og at den almindelig bruges i Indien som et populært og enestaaende stimulerende og tonisk Middel. Navnlig var Vidnesbyrdene fra Læger og medicinske Authoriteter af lang indisk Erfaring næsten enstemmige i denne Henseende. Tilfælder af Misbrug af Opium ved overdreven Brug paavistes at være en overordentlig sjelden Begivenhed og uden Sammenligning med den i Europa herskende Drukkenskabslast. Den officielle Indberetning fra Kommissionen vil blive offentliggjort i sin Tid for at forelægges Parlamentet, og det Indtryk man her har faaet af Oplysningerne er, at Planten, brugt med Maadehold og Forstand, er nyttig og paa ingen Måde hvad dens Modstandere har søgt at paavise.

Høsten var god over hele Indien i 1893, undtagen af Hvede i de centrale Provindser, hvorimod den var udmærket i Punjaub og middels ellers. Jutehøsten var god, skjønt Kvaliteten noget formindsket ved excessivt Regnveir i Høstsæsonen. Af samme Grund led Rishøsten i nogle Dele af Østbengalen, men dette er erstattet ved fuld Høst i andre Distrikter.

Kun et norsk Dampskib repræsenterede de forenede Rigers Skibsfart i 1893 i Calcuttas Havn. Det ankom i Ballast og udførte en Ladning Jute til Skotland.

De til Calcuttas Havn hørende Kidderpore Docks er i dette Aar begyndt at tages mere regelmæssig i Brug af Skibsfarten.

Fragtmarkedet var i Aaret lavt nede. Raterne var i Gjennemsnit 20 sh. for Frø, 25 sh. for Jute pr. Kanalen, 20 sh. Maal for Varer via Cape til U. K. £ 3½ til New-York via Kap.

Priserne og Fluktuationerne for de fornemste Udførsels- og Indførsesartikler fremgaar af vedlagte Opgaver. Det er ikke muligt at angive Omfanget af Handelen mellem Indien og de forenede Riger med nogen Sikkerhed, da af Mangel paa direkte Forbindelse, alle Varer sendes via England eller Tydskland, hvorfor ingen Statistik herom kan gives.

Priser (i Rupees) for de fornemste Exportartikler:

Bomuld, god Bengal pr. Basar Mound 15—21, Jute, 1ma pr. Balle à 400 Th 30.8—39, Hvede, Sække à 100 Stk., 11—13.8, Cutch pr. B. M. 8—12.8, India Rubber, Shillong pr. B. M. 95—110, god secunda Kastorolie pr. B. M. 10.10—12.4, Ginger pr. B. M. 15.8—26.8. T. N. Shellac pr. B. M. 53—60, raa Salpeter pr. F. M. 6.8—7.6, Borax pr. B. M. 13.12—14.8, Cassipore Tincal pr. B. M. 9.8—11.4, Seeta Ris No. 2 pr. B. M. 4.4—5.5, Ballam Ris pr. B. M. 3.10—4.7, Kbazla Ris pr. B. M. 2.8—3.7, Surdah Silke pr. F. Seer 16—23, Benares Sukker pr. B. M. 10—13.4, god Tirkoot Indigo pr. F. M. 300—330, ordinær Oude Indigo pr. F. M. 210—285, 7 Th Dacca slagtede Huder pr. 20 Stk. 52—58, 7 Th Dacca døde Huder pr. 20 Stk., 40—48.

Import. Prisen paa Liverpool Salt pr. 100 K. Netto ex Skib var fra 58 i Januar til 95 i December. For Kerosinolie, ordinær pr. Kasse à 2 Tins fra 5.8 til 4.

Slutningspriser pr. barrel for Kultjære Rs. 13.4, Kulbeg 13.8, Stockholms Beg 20, Stockholms Tjære 18.12.

Jern: Gartsherrie pig Rs. 65 pr. Ton, ordinære Sorter Rs. 55 pr. Ton, belgisk Rs. 4.8, Staffordshire rafineret 5.10, svensk 7.8—8 pr. Cwt.

Staal: tysk Rs. 9.12, svensk 10.12, Spring 5.12 pr. Cwt.

Kobber, Sheathing Rs. 34, 14 oz I M. 26.4 pr. F. M.

Zink, blødt Ct. Rs. 13 pr. F. M., Tin, Blok: 53 pr. do.

Skandinaviske Fyrstikker: 13—14 annas pr. Gros, gode Sorter, hvoraf Salget møder stærk Konkurrence af billige daarlige japanesiske Fyrstikker.

S. E. Voigt.

Den nye Toldtarif for Britisk Indien, der af Generalkonsulen er indsendt, og senere traadt i Kraft i Marts Maaned 1894, indeholder bl. A. følgende Toldsatser:

Øl pr. Imperial Gallon 1 annas. Saltet Fisk, ikke over 12 annas pr. 82²/₇ engelsk lbs. (Indian mound), Smør 1 Rupee pr. eng. lb., Isenkramvarer 5 % ad valorem, Stentøi og Porcelæn, 5 % ad valorem, Glasvarer do. do., Papir do. do., Trælast 5 % ad valorem (Sleepers og Brændevad fri) Søm, rose, clasp og flat-headed, Nagler og washer, 11 Rs. pr. Cwt., Søm, andre Slags ogsaa galvaniserede, 1 % ad valorem.

Kingston (Jamaica).

Aarsberetning dateret 30 April 1894.

Til Hovedstationen ankom fra fremmede Lande med Ladning 45 norske Skibe dr. 24 259 Ton, og i Ballast 35 dr. 15 154 Ton, ialt 80 dr. 39 413 Ton, hvoraf 23 Dampskibe dr. 14 294 Ton. Bruttofragter £ 7 095.

Til Vicekonsulsstationerne ankom fra fremmede Lande 38 norske Skibe dr. 18 355 Ton og i Ballast 100 dr. 45 326 Ton, ialt 138 dr. 63 681 Ton, hvoraf Dampskibe 70 dr. 35 429 Ton. Bruttofragter £ 216.

Til fremmede Steder afgik fra Hovedstationen med Ladning 64 norske Skibe dr. 29 592 Ton og i Ballast 12 dr. 7 701 Ton, ialt 76 dr. 37 293 Ton, hvoraf Dampskibe 23 dr. 14 294 Ton. Bruttofragter £ 23 750.

Fra Vicekonsulsstationerne afgik med Ladning til Sverige 1 norsk Skib dr. 337 Ton og til fremmede Lande med Ladning 140 dr. 64 694 Ton, ialt 141 dr. 65 031 Ton, hvoraf Dampskibe 70 dr. 35 429 Ton. Bruttofragter £ 35 839.

Af svenske Skibe ankom 20 dr. 7 544 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. £ 116. 1. 6, ved Vicekonsulaterne £ 180. 2. 3.

Af svenske Skibe £ 20. 10. 0.

Ingen norske Skibe ankom i 1893 direkte fra de forenede Riger.

De udgaaende Fragter er betydeligt mere end ovenfor angivet, da 93 af de afgaaede ladede Skibe var Dampskibe i time charter.

For Ordre eller Havari anløb 10 norske Skibe dr. 3 987 Ton.

Den eneste direkte Forbindelse med de forenede Riger var Udførselen af to Ladninger paa 676 Ton Logwood til Sverige til Værdi £ 2 453 og Indførsel fra Norge af 15 Gallons Øl til Værdi £ 3. 2. 8. Hermed er dog ikke hele denne Handel angivet; saaledes udskibes en af vore fornemste

Artikler, Logwood, hvoraf der forrige Aar udførtes 92 622 Ton, især til Kanalen for Ordre, hvorefter store Partier sælges til de fornemste Havne i Norge og Sverige. Vor Rum, Kaffé og andre Varer finder ogsaa Veien til de forenede Riger, men over andre Markeder. Det samme gjælder Importen; alle indførte Fyrstikker, hvoraf 13 876 Gros ankom i 1893, gjøres i Sverige, men kommer over England og angives som der hjemmehørende. Den høie Told paa indførte Fyrstikker, 5 sh. pr. Gros à 12 Dusin Æsker à 100 Stykker, har bevirket Oprettelse af en Fabrik i Kingston, men alt hvad der udkræves til Fabrikationen, Stikker, Kemikalier, Æsker, Etiketter etc. indføres fra Sverige over London, og kun Dyppingen og Pakningen foregaaar her.

Hele Koloniens Import i 1893 var £ 1 941 481, hvoraf fra Storbritanien £ 1 001 229, £ 676 515 fra de forenede Stater, og £ 184 903 fra Canada. Exporten var £ 1 759 806, hvoraf £ 503 830 til Storbritanien, £ 910 333 til de forenede Stater, £ 61 906 til Frankrige, £ 52 546 til Østerrige, £ 43 076 til Tydskland og £ 40 434 til Canada.

Blandt Indførselen er mange Varer, der kunde sendes fra de forenede Riger og sælges her med Fordel. T. Ex. Smør, hvoraf hele Indførselen angives til 596 139 lbs, hvoraf 57 933 lbs var fra England, 515 306 fra de forenede Stater og 19 486 fra Canada. Den største Del af Importen fra England er dansk Smør i Tius, der sælges her fra 1 sh. 3 d til 2 sh. pr. lb efter Udseende og Kvalitet. Tolden er 1 d pr. lb. Derhos indførtes 229 445 lbs Oleomargarin og andre Smørsurrogater, især fra de forenede Stater.

Fisk. Tørret Torsk. Indførselstold 3 sh. 6 d pr. 100 lbs. Hele Importen for 1893 var 13 097 582 lbs, hvoraf 11 625 979 kom fra Canada, 1 461 801 fra de forenede Stater og 9 297 lbs fra England. Salgsprisen for canadisk Fisk var fra 25 sh. til 35 sh. pr. 100 lbs.

Sild, nedlagt (pickled). Told 2 sh. 6 d pr. Barrel. Indførsel 42 887 Brls., især fra Canada. Salgspris fra 22 sh. til 26 sh. pr. Barrel.

Preserveret Fisk i Æsker (Tius), Told $12\frac{1}{2}$ % ad valorem, Værdi £ 9 583, hvoraf 7 778, især Sild, kom fra England. Preserveret Sild sælges i Detail til 4 d pr. lb.

Preserverede Fødevarer. Indførsel £ 15 000, hvoraf fra England £ 11 362, og £ 3 282 fra de forenede Stater.

Blandt vore fornemste Exportartikler, hvori en direkte Handel kunde finde Sted med de forenede Riger er:

Kakao. Udførsel 1893 8 495 Cwts. til Gjennemsnitsværdi 50 sh. pr. Cwt., £ 21 238.

Kaffé. 97 304 Cwts., 70 sh. pr. Cwt. £ 340 565.

Pimento 69 746 Cwts., 17 sh. pr. 100 lbs. £ 50 285.

Rum 1 698 272 Gallons à 2 sh. 3 d £ 191 055.

Cigarer 10 234 lbs. à 10 sh. pr. lb., £ 5 117.

Anotto 329 273 lbs. à 2 d pr. lb., £ 2 743.

Dividivi 2 000 Cwt. à £ 8 pr. Ton, £ 800.

Træløst: Bittertræ 1 860 Ton à 45 sh., £ 4 187, Ibenholt, 156 Ton à 40 sh., £ 312, Fustic, 6 461 Ton à 65 sh., £ 20 998, Lignum vitæ 273

Ton à 60 sh., £ 819, Logwood 92 622 Ton à 72 sh. 6 d, £ 335 754, Sattin wood 232 T. à 80 sh., £ 928, Lancewood Spars, 5 sh. hver, £ 6 730.

Der er ingen direkte Dampskibsforbindelse med de forenede Riger, men Ladninger kan sendes med Hamburg-Amerikansk Dampskib eller via New York til rimelige Fragter.

Dampskibsfart. Koloniens meste Skibsfart foregaar i Skibe tilhørende de forenede Riger. Bananfarten til de forenede Stater sysselsætter en stor Del norske Skibe fra 5—700 Reg.-Ton, der gaar i Time Charter til Fragter fra £ 350 til 600 pr. Maaned efter Størrelse, Fart og Udrustning. I det sidste har der været Efterspørgsel efter en større og hurtigere Klasse Skibe med gode Passagerbekvemmeligheder, og to Dampskibe, nylig bygget af Messrs Cragg & Co. i Middlesboro, „Brookline“ og „Barnstable“ kan ansees som Typer for fremtidige Banandampskibe. Disse Dampskibe har en Kapacitet af 75 000 Kubikfod, gaar 14 Knob i Timen, har luxuriøse Passagerbekvemmeligheder for ca. 30 1ste Klasser i Kahyt paa Dæk midtskibs, samt har elektrisk Lys og alle moderne Forbedringer. De er bygget til Opfyldelse af Fordringer stillet af the Boston Fruit Co., af hvem de er fragtet paa 4 Aars Time Charter.

Seilskibe. Logwood Farten til Europa foregaar næsten udelukkende med Seilskibe tilhørende de forenede Riger, især norske, men i det Sidste har Fragterne været meget lave og ikke lønnende, samt lavere end nogensinde før. Det er næsten den eneste Fart, der findes for Skibe af en vis Klasse i Vintersæsonen, og da Fragterne reguleres efter Tilbud og Efterspørgsel og den i det Sidste tilbudne Tonnage har oversteget Efterspørgselen, har Fragterne været lave. Dog synes der nu at være Tegn til at Fragterne siden paa Aaret vil gaa op, og da denne Slags Skibe bliver sjældnere hvert Aar og faa nye bygges, er Udsigterne for lønnende Forretning i Fremtiden gunstige. Udgifterne ved Indtagelse af en Ladning Træ i Jamaica er ikke store; den største Post er Stevedorens Betaling, der er fra 9 d til 1 sh. pr. Ton for Logwood og 1 sh. 6 d—1 sh. 8 d pr. Ton for Logwood Rødder indbefattet Splitting for Stuvning.

Karantænelov. En ny Karantænelov er fastsat i Aaret, hvis § 18 alvorlig berører Skibe fra de forenede Riger, der ankomme med Sandballast, da disse lægges i Karantæne og ikke tilstedes fri Praktika før de har udlosset sin Sand. Der gives Skibsførerne al Anledning til at kommunikere med sine Konsignatører og at erholde deres Ordre ved Telegraf og Post, men de maa ikke gaa iland før de har udlosset sin Ballast, hvorpaa Sanitetsvæsenet kommer ombord, røger Skibet paa offentlig Bekostning og derpaa giver Praktika.

Den nævnte § lyder saaledes:

„Intet Skib der ankommer til nogen Havn paa Øen medbringende Ballast der helt eller delvis bestaar af Jord, Sand eller Dynd som omhandlet i § 2 af Lov 36, 1873, skal tilstedes Adgang til at komme ind i Havnen saalænge det har saadan Ballast ombord og i den Tid den kontrollerende Funktionær anser det nødvendigt efter Ballastens Udlosning for at renske Skibet og holde det under Opsyn; men nævnte Funktionær skal, saalænge Skibet har saadan Ballast ombord og i saadan Tid som ovennævnt, i enhver Henseende behandle Skibet som om det havde ombord nogen Person lidende af smitsom Sygdom. Dog skal i en Havn, hvør det Sted der er anvist til Losning af Ballast efter § 26 af Lov 36 af 1873, er inden Havnens Grænd-

ser, og af Karantænekommissionen bevidnes at være et Sted hvor saadan Ballast som den ovennævnte kan kastes uden Skade for den almindelige Sundhedstilstand, den kontrollerende Funktionær under saadanne Betingelser som han finder passende, kunne tillade Skibet at gaa til det nævnte Sted selv om dette er inden Havnens Grændser, og under Henlæggelsen til dette Sted samt saalænge det forbliver der, skal Skibet ansees i enhver Henseende for at være i Kvarantæne, alene med Undtagelse af Forpligtelsen til at forankre paa Karantænestedet. Efterat have udlosset den omhandlede Ballast skal Skibet vende tilbage til Karantænepladsen og der undergaa saadan Renselse og være under Observation i saa lang Tid som den kontrollerende Officer anser det nødvendigt."

Da denne Lov blev vedtaget tog jeg strax Forholdsregler for at henvende Myndighedernes Opmærksomhed paa den store og unødige Hindring som den vilde paaføre de forenede Rigers Skibsfart, og anmodede om nogen Modifikation deraf, hvorpaa Sagen atter blev taget under Overveielse af det lovgivende Raad, der nedsatte en Komite til at undersøge og behandle mine Besværinger. Efter Indkaldelse indfandt jeg mig og gav Oplysninger, der efter min Mening vilde lede til Lovens Tilbagekaldelse. Man erklærede imidlertid, ikke at kunne anbefale at ophæve en Lov, der var givet efter udtrykkelig Anmodning af Statssekretæren for Kolonierne, men lovede at drage Omsorg for, at den i Fremtiden skulde medføre mindst muligt Besvær.

I samme Session besluttedes en Lov om Oprettelse af et Fyr paa South Negril Point paa Øens Vestside. Dette er nu under Opførelse og vil blive af stor Nytte for Skibsfarten i disse Farvand.

Aaret har ikke været gunstigt. Høsten var daarlig, Handelen stille og Fragterne lave. 1894 begynder med bedre Udsigter, da Sæsonerne har været gunstige og der ventes god Høst, der vil bevirke større Skibninger, for hvilke der vilde kunne haabes paa bedre Fragter.

Øens Sundhedsvæsen bestyres efter et fælles System under Lokalregjeringens Kontrol, og i Byens Hovedstad Kingston er et fuldstændig Kloakvæsen og andre Forbedringer indført, der antages at ville gjøre Byen til den sundeste By i Vestindien.

S. Soutar.

Guayaquil (Ecuador).

Fra fremmed Havn ankom med Pitch pine et norsk Seilskib dr. 1 233 Ton. Bruttofragt \$ 12 800. Til fremmede Havne afgik i Ballast 2 norske Seilskibe. Erlagte Konsulatafgifter Sucre 57—65.

Freden er ikke forstyrret i 1893. Ved Aarets Slutning opstod alarmerende Rygter om en Tvist udbrudt mellem Ecuador og Peru om Grændserne, som Følge hvorfra Handelen næsten ganske standsede. Herved tabte Ecuador to kostbare Maaneder af Aaret.

Importen var Sucre 10 522 164. Den stadige Nedgang i Sølvprisen har været ødelæggende for Importhusene i alle Lande med Sølvmyntfod. Den i Juni modtagne Efterretning, at England havde lukket Mynten i

Indien bevirkede en yderligere Nedgang i Sølv, og Kursen steg den 30 Juni fra 60 til 80 % 3 Dages Sigt paa London, $\therefore$ 1 Sucre = $26\frac{2}{3}$ d. En almindelig Panik indtraadte, Importørerne vidste ikke hvorledes de skulde vurdere sine Varer, da en yderligere Nedgang i Sølv og følgelig Stigning i Kurs var at vente, hvorimod Kjøberne ikke vilde betale høiere Priser end før.

Exporten viser en stadig Tilvæxt, da Høsten af Kakao, Kaffe, Sukker og Elfenbensnødder aarlig tiltager. Republikens Export var Sucres 14 315 171. Fra Guayaquil udførtes Varer for S. 12 548 062.

Industrien synes at gaa tilbage; foruden de faa i tidligere Rapporter omtalte Industrier nævnes ingen nye.

Regjeringen driver en kort Jernbane mellem Duran og Quimbo. Nye Jernbaner er ikke anlagt.

Gruber. Guldvaskeierne i Esmeraldas vedbliver at drives. Et nyt Selskab med liden Kapital er dannet for Guldvaskning i Napo. I Zaruma skal alene det engelske Selskab have arbeidet i 1893. Sølvgruben i Tilyhum er drevet i nogen Udstrækning men uden synderligt Held.

Handelen led stærkt i Aarets Begyndelse ved Sølvets Nedgang og senere ved Tvisten med Peru, der ved Aarets Slutning standsede al Forretning. Værdien saavel af Import som af Export i 1893 overgaar 1892. Importørerne havde paa Grund af Kursernes hurtige Stigning mindre Udbytte end Exportørerne, der paa Grund af stor Kakaohøst havde god Fortjeneste hele Aaret.

Høsten af Kakao var i 1893 402 132 Kvintaler mod i 1892 332 534.

Sundhedstilstanden var som i tidligere Aar. Fra Aarets Begyndelse til Mai krævede den gule Feber sine Ofre, medens senere i Aaret Helbredstilstanden var god. Vandværket var ikke altid paa det Bedste og Byen manglede flere Gange Vand paa Grund af at Rørene gik itu.

Fra Guayaquil udførtes 1893 (i Kilogram): Sukker 731 685, Værdi Sucres 152 641, Ingefær 414, S. 78, Bomuld 1 740, S. 460, Achioter 9 661, S. 2 054, Brea 5 667, S. 982, Kakao 18 529 729, S. 9 765 529, Kaffe 1 863 562, S. 1 094 211, India-Rubber 180 626, S. 200 770, Huder 529 709, S. 118 082, Sukkerrør 466 070, S. 34 802, Chokolade 3 447, S. 1 367, Condurango, barrels 16 440, S. 2 796, Cigarer Kg. 2 382, S. 3 921, Fødevarer 1 329, S. 136, Bark af Mongrovetræet 90, S. 14, Træskeer 345, S. 102, vegetabilsk Kul 9 270, S. 218, Byg 500, S. 200, Frugter 4 851 923, S. 175 142, Hammocks 586, S. 1 414, Uld 2 869, S. 428, Lindser 874, S. 164, Træ 13 980, S. 755, Lakmus 30 741, S. 4 400, Guldstøv 409, S. 95 377, Guld i Stænger 100, S. 33 778, Lerkar 861, S. 86, Straa 19 291, S. 12 850, Planter 2 422, S. 335, Pita (Traad) 1 598, S. 2 414, Paraquitos 180, S. 250, udstoppede Fugle 76, S. 190, Sølv i Stænger 10, S. 122, Cinchona 18 362, S. 4 835, Quillay (Træ) 230, S. 100, Straahatte 23 187, S. 196 280, Elfenbensnødder 6 774 543, S. 361 977, Tobak 1 480, S. 651, Tamarinder 11 973, S. 1 331, Mineraljord 12 880, S. 9 246, Sarsaparilla 10 893, S. 3 570, Saalelæder 2 533, S. 1 204, Haarsigter 209, 5 139, Guldmynt S. 10 552, Sølvmynt 252 105.

Til Havnen ankom 20 Seilskibe dr. 10 582 Ton. Deraf var 1 norsk, 3 tyske, 6 danske, 4 engelske, 1 nordamerikansk, 1 chilensk, 4 peruvianske.

Foruden de regelmæssige Postdampskibe tilhørende the Pacific Steam Navigation Cy (engelsk) og Compania Sud Americana de Vapores (chilensk) ankom 48 Dampskibe via Magellan dr. 77 650 Reg. Ton. Deraf var 25 tyske, 11 engelske, 11 franske, 1 amerikansk.

Post pr. engelsk eller chilensk Dampskib via Colon til Europa afgaar hver Lørdag, mod Syd til Corral etc. hver Mandag.

Telegraf. Submarin Telegraf til Udlandet besørges af Central South American Telegraph Company. Overland gaar Telegraf over hele Republiken mellem alle betydelige Steder.

Banker. Aarsudbyttet var følgende: Banco del Ecuador 15 %, Banco Internacional 15 %, Banco Territorial 10 %, Banco de Credito Hipotecario 18 %, Compania Nacional de Seguros 10 %, Compania Ecuatoriana de Seguros Sucre 29.45 pr. Aktie à S. 500.

Kurser:			3 Dage	60 Dage	90 Dage
Vexler paa	London	£ 20	Sucres 155	180	152—178½
— —	Paris	frcs. 500	—	152½—148½	151—177
— —	Hamburg	M. 400	—	150½—176½	149—175
— —	New York	Guld \$ 100	—	158—186	157—185
— —	Panama	pesos ftes 100	—	92—101	
— —	Lima	Sølv Soles 100	—	90—101	
— —	Valparaiso	Ch.pesos 100	—	49—65	

Kurserne var lavest i Mai og steg 30 Juni pludselig til 80 % 3 Dages Sigt paa London. En liden Bedring var mærkbar i Oktober, men ved Slutningen af denne Maaned steg atter Kursen til 80 % og forblev stadig til Aarets Slutning.

Ed. Rickert.

Port Louis (Mauritius).

Aarsberetning dateret 28 Mai 1894.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 7 norske Skibe dr. 3 893 Tons. Af disse afgik til fremmede Lande med Ladning 3 dr. 1 287 T., og i Ballast 3 dr. 1 698 Tons.

Ingen norske Skibe ankom i Ballast eller for Ordre.

Af svenske Skibe ankom 4 dr. 1 414 Tons.

Ingen Rømning fandt Sted fra norske Skibe.

Den norske Skibsfart paa Havnen var i 1893 7 Skibe dr. 3 893 Ton, 1892 11, dr. 5 857 Ton, 1891, 21 dr. 9 679 Ton, 1890, 11 dr. 4 149 Ton.

3 Skibe afgik i Ballast, 2 med Sukker til Australien og 1 med en Del af sin oprindelige Ladning.

Udfragterne herfra var: Til Europa 17 sh. 6 d—25 sh. og 5 % pr. Ton, Amerika 17 sh. 6 d—25 sh., Australien 10 sh.—20 sh., New Zealand 20 sh.—22 sh. 6 d, Kapkolonien (Dampskib) 25 sh., do. Seilskib 20 sh.—22 sh. 6 d, Bombay 6—14 Annas pr. Bag.

Dampskibsfragterne vedbliver at stige.

Sukkerexport: Udførselen af Sukker var i de sidste 5 Aar:

Høsten 1892—93,	94 Mill. Ton	Høsten 1889—90	125 Mill. Ton
— 1891—92,	125 —	— 1888—89	132 —
— 1890—91,	129 —		

Nedgangen for 1892—93 skyldes især de ødelæggende Orkaner den 29 April 1892.

Af den nuværende Høst er indkommet 130 000 Tons og afskibet 104 000 Ton. Det ansees tvivlsomt om Høsten 1893—94, der ventedes at ville blive særdeles god, vil naa fuldt op til 135 000 Ton. Af Udførselen gik 1892—93 til England 14 Mill., australiske Kolonier $8\frac{1}{2}$ Mill., Kap gode Haab 8 Mill., Indien 55 Mill., andre Lande $8\frac{1}{2}$ Mill.

De Forsøg man har gjort med at frembringe Sukkerrør af Frø, viser meget gunstige Resultater, da de deraf frembragte Planter er kraftige og bliver langt større end dem, som frembringes af Stiklinger, ligesom Saften siges at blive bedre.

Diffusionsprocessen drives ogsaa med stor Energi og Udholdenhed, skjøndt de hidtil opnaaede Resultater ikke har været saa gode. Uheldigvis var de Maskiner, som et af Øens største Anlæg i denne Hensigt havde bestilt fra „Sangerhausen Zucker Maschine Gesellschaft“ ikke vist sig tilfredsstillende. Dette foranledigede en Proces, hvorunder Koloniens Høiesteret udtalte Tvivl om hvorvidt ikke Værkstedet kunde have udvist mere Omhu i Sagen, blandt Andet ved at udsende en kyndig Ingeniør med til Maskinens Prøvning.

Fra August til Januar har Landet lidt under stærk Tørke, der befrygtes at ville være til Skade for næste Aars Plantninger.

Foruden Sukker udførtes i 1893:

Rum Liter 2 557 850, Værdi 338 096, Vanille Kg. 6 990, Værdi 83 895, Aloefibre 1 324 201 Kg., Værdi 264 840.

Af Vanille gik 2 000 Kg. til England og 5 000 til Frankrige. Af Rum gik Liter 408 til Kapkolonien, 10 565 til Indien, 29 828 til Seychellerne, 9 168 til Frankrige, 3 246 til Johanna Øen, 2 504 026 til Madagascar. Af Aloefibre udførtes Kg. 758 654 til England, 10 500 til Australasien, 6 200 til Indien, 548 847 til Frankrige.

The dyrkning foregaar under Regjeringens Hjælp og Bistand. Produktionen for 1893 opgives til 2 215 lbs. mod 1 600 lbs. i 1892.

Direkte Telegrafforbindelse blev aabnet 25de November med Zanzibar over Seychellerne. Tarifen er kostbar, næsten prohibitiv, 8 sh. 9 d pr. Ord fra Europa til Mauritius, og omvendt 7 Rupees 12 Annas. Man haaber dog paa Nedsættelse.

Postforbindelsen er uforandret som før, med British India Steam Navigation Cy via Colombo, og med Messageries Maritimes hver 14de Dag vekselsvis via Aden og Seychellerne, og Zanzibar og Madagascar. Forbindelsen med Cap foregaar nu alene med „Castle Packets Cy“. Et konkurrerende Selskab har standset.

Børnekopperne vedblev til sidst i 1ste Kvartal 1893. Siden 27de April 1893 var Kolonien ganske fri for Sygdommen, og fri Sundhedspas blev udstedt for afgaaende Skibe.

Den 23de Juli 1893 undergik Port Louis en ødelæggende Ildebrand, den medførte et Tab af 6 Mill. Rupees og ødelagde 15 Acres af Byens bedste Del. Dette Konsulat, saavel som det tyske og danske, blev fuldstændig ødelagt, og lidet af Værdi reddet. Konsulatet har nu faaet nye, hensigtsmæssige og velbeliggende Rum.

Handelen, der i 1893 var usikker, er bleven endnu vanskeligere stillet ved Sølvets Prisfald og Rupees Nedgang i Kurs. Denne faldt fra Rs. 16.80 pr. £ Stg. i Januar til Rs. 16 i December, men er nu Rs. 19 med stor Uvished om dens fremtidige Stilling. Følgerne af disse hurtige Forandringer imødesees med største Bekymring. Hvis der ikke snart kan findes et Middel til at standse Rupees Nedgang befrygtes det, at en almindelig Ulykke for Handelen ikke vil kunne undgaaes.

Hamilton Stein.

Hongkong.

Aarsberetning dateret 1 Juni 1894.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 55 norske Skibe dr. 71 808 Ton og i Ballast 5 dr. 3 996 Ton, ialt 66 dr. 75 803 Ton, hvoraf 1 Seilskib dr. 577 Ton.

Til fremmede Lande afgik med Ladning 23 norske Skibe dr. 19 879 Ton og i Ballast 37 dr. 55 925 T., ialt 60 dr. 75 803 Ton, hvoraf 1 Seilskib dr. 577 Ton.

Ingen svenske Skibe ankom.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe \$ 1 496.13.

Indførselen af Fyrstikker fra Sverige er ganske ophørt, og Stangjern og Staal er kun indført i meget ringe Kvantiteter, da billigere Kvaliteter fra Tydskland og Belgien foretrækkes.

Norske Preserver og Drikkevarer finder fremdeles god Afsætning hos den europæiske Befolkning, men da denne er meget liden er ogsaa Efterspørgselen meget begrændset.

For norsk Klipfisk er her intet Marked, da denne Vare faaes billigere fra Japan.

Jeg vedlægger Havnemesterens aarlige Rapport.

Som det vil sees har norske Dampskibe staaet sig mere paa den chinesiske Kystfart og Antallet af ankomne Skibe er betydelig tiltaget.

Skjøndt den lave Kurs har skadet meget, har Fragtmarkedet senest været meget gunstigt i disse Farvand, og der er gode Udsigter til, at den nye Flaade af norske Dampskibe, der ventes dette Foraar, vil finde fordelagtig Sysselsættelse.

F. Seip.

Antwerpen.

Aarsberetning modtaget 16 Juli 1894.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast		Tilsammen.				Brutto- fragter. Frchs.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	153	65 554	2	557	155	66 111	131	58 115	734 811
” Norge til Vicekon- sulsstationerne	97	26 374	-	-	97	26 374	6	2 054	329 230
” Sverige til Hovedsta- tionen	14	5 864	-	-	14	5 864	11	5 232	108 630
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne	21	6 397	-	-	21	6 397	-	-	123 050
” andre Lande til Hoved- stationen	79	60 046	10	3 824	89	63 870	31	34 268	1 765 625
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne. .	19	9 444	1	319	20	9 763	7	4 149	248 000
Ialt	383	173 679	13	4 700	396	178 379	186	103 818	3 309 346
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	79	35 620	35	16 425	114	52 045	82	39 402	329 550
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne	3	860	82	23 996	85	24 856	5	2 430	5 875
” Sverige fra Hovedsta- tionen	15	5 604	2	716	17	6 320	8	3 673	53 570
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	2	493	19	5 503	21	5 996	-	2 430	4 800
” andre Lande fra Ho- vedstationen	118	27 216	77	48 324	125	75 540	83	54 540	394 090
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	11	4 366	19	6 766	30	11 132	8	3 773	33 763
Ialt	158	74 359	234	101 730	392	175 889	186	103 818	821 648

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. fr. 9 034.27, ved Vicekonsulst. fr. 3 705.60, hvoraf tilfaldt Konsulskassen fr. 1 852.80. Af svenske Skibe ved Hovedst. fr. 6 174.50, ved Vicekonsulst. 458.60, hvoraf tilfaldt Konsulskassen fr. 229.30. Ialt tilfaldt Konsulskassen fr. 17 290.87. Expeditionsafgifter af norske Exp. fr. 726, af svenske fr. 170.40.

Den samlede Skibsfartsbevægelse paa Belgien af alle Nationers ankomne Skibe (Flod- og Kanalfart paa Nabolandene ikke iberegnet) udgjorde i det forløbne Aar ifølge den officielle Monitørs Statistik 7 022 Fartøier med en Drægtighed af 5 999 799 Tons mod i 1892 7 066 Fartøier med en Drægtighed af 5 771 210 Tons.

Denne Tonnage har i 1893 været fordelt paa følgende Maade mellem de belgiske Havne:

	Antal.	Tons.
Antwerpen	4 336	4 596 424
Ostende	1 467	861 152
Gent	915	478 720
Bryssel	137	23 335

	Antal.	Tons.
Brügge	74	22 955
Nieuport	37	10 161
Selgorete	48	6 021
Louvain	4	562
Termonde	4	469

Antwerpen sees altsaa i den Grad at være Skibsfartens Metropol i Belgien, at over $\frac{3}{4}$ af den til Landet ankomne Tonnage er kommet til denne Havn.

Følgende Opgave viser, hvorledes de til Antwerpen i det forløbne Aar ankomne Skibe har været fordelte med Hensyn til Nationalitet (ifølge en af Antwerpens Havnkaptajn meddelt Statistik):

Engelske 2 481 dr. 2 577 289 T., tyske 695 dr. 907 531 T., belgiske 311 dr. 449 792 T., norske 257 dr. 135 815 T., danske 142 dr. 113 637 T., franske 119 dr. 111 276 T., hollandske 91 dr. 104 594 T., svenske 155 dr. 94 890 T., græske 30 dr. 52 706 T., spanske 45 dr. 42 071 T., nord-amerikanske 16 dr. 36 304 T., russiske 30 dr. 21 001 T., andre Lande 46, dr. 45 305 T., tilsammen 4 418 dr. 4 692 211 T.

Heraf fremgaar at den maritime Trafik paa Antwerpen for den allerstørste Dels Vedkommende besørges af engelske og tyske Skibe. Herefter kommer den belgiske Nations egne Skibe; disse har saagodtsom ingen Anvendelse udenfor de store regulære Linjer paa Nord-Amerika og Congo. I det heletaget er den belgiske Skibsfart fremdeles kun af liden Betydning og har i de seneste 10 Aar gaaet tilbage i Antal og Tonnage. Den 31 December 1892 besad Belgien kun 53 Skibe, drægtige 70 395 Tons, hvoraf 47 Dampskibe med en Drægtighed af 69 356 Tons; saagodtsom samtlige Fartøier hører hjemme i Antwerpen. Den fjerde Plads i Skibsfarten paa Antwerpen indtoges i 1893 som sædvanlig af Norge; den svenske Tonnage var No. 8 i Rækken.

Den i Generalkonsulatets Rapporter tidligere fremholdte Kjendsgjæring, at Trafiken paa Antwerpen tenderer i Retning af mere og mere at besørges af større Fartøier (paa over 1 000 Tons), kan ogsaa iagttages for det forløbne Aars Vedkommende, i hvilket den gennemsnitlige Drægtighed af de denne Havn besøgende Skibe har været 1 062 Tons (Dampskibenes Gennemsnitsdrægtighed 1 150 Tons).

Hvorledes Forholdet har været mellem det sidste og de nærmest foregaaende Aars norske Skibsfart paa Distriktet, fremgaar af følgende Opgave: Der ankom af norske Fartøier:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
i 1890	198	70 051	149	67 798	347	137 849
i 1891	243	89 337	151	78 168	394	167 505
i 1892	206	76 597	198	92 679	384	169 276
i 1893	210	74 561	186	103 818	396	178 379

Disse Tal synes at vise, at den norske Skibsfart paa Belgien befinder sig i en jævn og sikker Fremgang. I særlig Grad gjælder dog dette for de norske Dampskibes Vedkommende, hvis samlede Tonnage for de sidste Aar udviser en aarlig Stigning af over 10 000 Tons, en Stigning der netop under det sidstforløbne Aar er saameget mere bemærkningsværdig, som Tonna-

geangivelserne for Aarets tre sidste Maaneder angiver den ikke saa lidet lavere Nettodrægtighed, der for Dampskibe fremkommer ved de nye Maaleregler.

Den norske Skibsfart fordelte sig i 1893 paa følgende Maade mellem Distriktets Havne:

	Antal.	Tons.
Antwerpen	258	135 845
Ostende	95	27 399
Gent	42	14 973
Louvain	1	162

Efterstaaende Opgave viser, fra hvilke Lande og med hvadslags Ladninger de norske Fartøier er ankomne til Distriktet i 1893.

Fra	Dampskibe.		Seilskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal	Tons.
Norge: Trælast, Træmasse, Mineralier, Sten, Is, Havre, Fisk m. m.	135	59 612	115	32 316
Sverige: Trælast, Mineralier	11	5 232	24	7 029
Rusland: Trælast, Havre, Lin, Pulpwood	6	3 463	10	2 823
Tyskland: Stykgods, Trælast	1	1 628	1	824
England: Stykgods, Kul	1	971	1	319
Spanien og Portugal: Mineralier og Sydfrugter	2	1 791	1	154
Italien: Mineralier	3	3 348	—	—
Grækenland: Do.	6	8 629	—	—
Tyrkiet og Donaulandene: Korn	2	3 303	—	—
De forenede Stater: Trælast, Harpix og Terpentin	—	—	18	12 714
Mexiko og Centralamerika: Mahogni, Lagwood	—	—	3	964
Vestindien: Mahogni, Gran	—	—	3	1 443
Sydamerika: Hvede, Huder, Horn, Talg, Guano, Farvetræ, Nitrat	3	4 179	29	13 656
Bagindien: Ris	2	2 950	—	—
Andre Lande: Trælast, Uld, Cement og Korn	5	5 687	1	644
Tilsammen	177	100 793	206	72 886

Af de hertil fra Norge ankomne ladede Dampskibe falder det overveiende største Antal Ankomster paa de regelmæssige Linjers Skibe. Af saadanne har man i 1893 ligesom i tidligere Aar, mellem Norge og Belgien havt to, nemlig:

a) Mellem Christiania og Antwerpen (med Anløb af Arendal, Christianssand og forskellige andre søndenfjeldske Byer) for Passagerer og Gods, mindst en Gang ugentlig. Tilsammen 65 Ankomster hertil i 1893.

b) mellem Bergen og Antwerpen.

Paa Hiddturen anløber denne Linjes Skibe Vigsnes for Ris og paa Opaturen Kulhavn i England. Ialt 27 Ankomster hertil i 1893.

Det forløbne Aar har imidlertid ogsaa været Vidne til en tredje Dampskibslinje herfra paa Norge, nemlig en med den første af de ovennævnte

Konkurrerende. Denne Linje, der ifjor Sommer sattes igang af et her-værende ubetydeligt Mæglerfirma og væsentlig var baseret paa den norske Export af Gadesten, opretholdtes af forskellige, saavidt vides maanedsbefragtede, norske Skibe, to ad Gangen, og anløb især Byerne i Kristiania-fjorden. Ruten, hvis Fragtsatser for Konkurrencens Skyld var sat ned til bevislig tabgivende Rater, bragte imidlertid kun Ødelæggelse for sine Stif-tere og blev i Begyndelsen af December, efter ialt 12 Ankomster hertil indstillet. Hermed synes det da godtgjort, hvad man ogsaa paa Forhaand skulde anse for givet, at Traden mellem Antwerpen og Christiania ikke frembyder tilstrækkelig Vareombytning til at kunne give et tilfredsstillende Udbytte for flere faste Dampskibslinjer. Udenfor de her nævnte Linjer an-kom med Ladning til Antwerpen fra Norge 25 Dampskibe og 24 Seilskibe, hvoraf adskillige fra det nordensfjeldske.

Mellem Antwerpen og Sverige har i Aarets Løb som sædvanlig regel-mæssig Forbindelse været opretholdt af to Linjer. a) Antwerpen—Gøte-borg Afgang hver Uge. b) Antwerpen—Malmø og Stockholm Afgang om-trent hver 14 Dag (dog ingen Afgang i Aarets tre første Maanedere.)

Desuden i Aarets sidste Halvdel:

c) Antwerpen—Gefle. Afgang hver 14de Dag å hver tredie Uge, ofte via engelsk Kulhavn.

Afgaaede Fartøier. Medens i 1893 af den afgaaende norske Tonnage hele 58 % (eller 101 730 Tons) afgik i Ballast, var dette alene Tilfældet med 33 % af den svenske (32 227 Tons). Det er navnlig Seilskibene, der bidrager til det førstnævnte høje Procenttal; af den udgaaende norske Seil-skibstonnage var nemlig 52 549 Tons eller 73 % ballastet. Af de la-dede Skibe afgik Størsteparten til de respektive Hjemlande, saaledes til Norge 82 norske Skibe, til Sverige 93 svenske, hovedsagelig med Stykgods samt Korn og Kul.

Af de øvrige norske Skibe afgik 17 til Sverige med Fosfat, Sand og Stykgods, 7 til Tyskland med Fosfat, Tagsten og Stykgods, 7 til Rusland med Fosfat og Sølvsand; 7 til Danmark med Klid og Stykgods; 9 til Eng-land med Fosfat, Sand, Macadam, Graasten, Stykgods; 3 til Frankrige med Fosfat og Trælast; 4 til Nordafrika med Kul, Sukker, Hvede; 7 til Nord-amerike med Cement, Macadam, Glas & Stykgods; 3 til Vestindien og Mexiko med Jernbaneskiner og Stykgods; 9 til Brasilien med samme Slags Varer; samt 3 til andre Lande med Stykgods.

Bruttofragter. Disse har opgaaet til følgende Beløb:

	Ankomne.		Norske.	Svenske.
Dampskibe	Francs	1 620 380	1 141 370	
Seilskibe	—	1 688 966	319 145	
Tilsammen		Francs 3 309 346	1 460 515	

Afgaaede:

Dampskibe	Francs	580 500	452 570
Seilskibe	—	241 148	66 700
Tilsammen		Francs 821 648	519 270
Totalbeløb for ankomne og afgaaede		— 4 130 994	1 979 785

Sammenligner man hermed Summerne af det foregaaende Aars Bruttofragter, viser det sig, at disse, uagtet Tonnagen er bleven forøget, har taget af, for norske Skibes Vedkommende med ca. 218 000 Francs og for svenske Skibes Vedkommende med ca. 17 000 Francs.

Dette Resultat er ikke forbausende, da Fragterne i 1893 gennemgaaende har havt en nedadgaaende Tendens, og i det hele har stillet sig meget ugunstige.

Af Fragtsatser er paa Generalkonsulatet blevne noterede:

Hidfragter:

Dampskibe. Fra Trondhjem og Hommelvik Trælast fr. 25—31 pr. Std., Ris 6 sh. 6 d pr. Ton, det søndenfjeldske Norge Trælast f. 24—27 pr. Std., Sten f. 6 pr. Ton, den svenske Vestkyst Jern f. 10 pr. Ton, Sild 2 sh. 6 d pr. Kasse, Sveriges Østkyst Trælast f. 32½—40 pr. Std., Jern f. 7½—11 pr. Ton, Finland Trælast f. 38—50 pr. Std., Jern f. 10 pr. Ton, Libau Korn & Stykgods f. 9—14 pr. Ton, Boulogne Cement 5 sh. 6 d pr. Ton, Havre Stykgods f. 5 à 15 pr. Ton, Spanske Middelhavshavne Frugter 10 sh. pr. Ton, (1 sh. 10½ d pr. Kasse Appelsiner), Mineral 6 sh. 7½ d à 10 sh. pr. Ton, Sardinien Do. f. 9.25—16 pr. Ton, Grækenland Do. 7 sh. 6 d—10 sh. 6 d pr. Ton, Konstantinopel Korn 12 frcs. pr. Ton, Braila Do. 7 sh. 6 d à 12 sh. pr. Ton, Akyab Ris 31 sh. 3 d à 33 sh. 9 d pr. Ton, La Plata Havne Hvede 12 sh. 6 d à 20 sh. 6 d pr. Ton.

Seilskibe: Fra det søndenfjeldske Norge Trælast f. 22 à 30 pr. Std., den svenske Vestkyst Trælast f. 32½—35 pr. Std., Sveriges Østkyst Trælast f. 31—37.50 pr. Std., Jern f. 12 pr. Ton, Memel Trælast f. 32—34 pr. Std., Portugal Figener f. 17 pr. Ton, Savannah & Wilmington Harpix 24 sh. pr. Ton, (2 sh. 3 d à 2 sh. 6 d pr. Tønde), Logwood 28 sh. pr. Ton, Mobile Trælast 105 sh. pr. Std., Pensacola Do. 87 sh. 6 d—100 sh., Vestindien Guano 17 f. à 16 f. pr. Ton, Farvetræ 32 sh. 6 d à 37 sh. 6 d pr. load (= 50 m³), Mexiko Mahogni 42 sh. 6 d pr. Ton, Farvetræ 31 sh. 3 d à 32 sh. 6 d pr. Ton, Rio Grande Huder 32 sh. 6 d pr. Ton, La Plata Havne Huder, Horn 28 sh. à 37 sh. 6 d pr. Ton, Talg 21 sh. 6 d pr. Ton, Farvetræ f. 17—20 pr. Ton, Hvede 13 à 24 sh. pr. Ton, Linfrø 19 f. pr. Ton.

Udfragter:

Dampskibe. Til Sverige, Stykgodsfragter efter Lastens Art til Sveriges Vestkyst Jernbaneskiner 5 sh. 6 d pr. Ton, til Sveriges Østkyst Hvede f. 7.50 à 8 pr. Ton, Reval Fosfat 6 sh. 3 d, tyske Østersøhavne Fosfat 5 sh. à 6 sh. 3 d, Danmark Stykgods 6 sh. 6 d, Byg f. 7.75, England Stykgods 4 sh. 6 d, La Rochelle Fosfat f. 8, Nordamerika Macadam 4 sh. 6 d, Vestindien Stykgods 18 f.

Seilskibe. Til det sydlige Norge Cokes f. 4 à 5 pr. Ton, Kul f. 6 à 4 sh. 6 d pr. Ton, Slag f. 6 pr. Ton, Fosfat f. 7 pr. Ton, til Sveriges Vestkyst Klid f. 12½ pr. Ton, Kul f. 6 pr. Ton, Guano, Fosfat 5 à 6 sh. pr. Ton, Sveriges Østkyst Jerntraad f. 7 pr. Ton, Sølvsand f. 4 pr. Ton, Fosfat 6 sh. 6 d pr. Ton, Finland, Sølvsand f. 5 à 6 pr. Ton, Cement 5 sh., Danmark Fosfat 4 sh. à 5 sh. 3 d, Stykgods 6 sh., Nordamerika

Cement Glas 3 sh. à 6 sh. 6 d, Mexiko Stykgods 16 sh. 9 d. Vestindien Stykgods 20 sh., Brasilien Stykgods 16 à 20 sh., Cement 15 sh. Jernbanskiner 15 à 18 sh., Port Adelaide Cokes 15 pr. Ton.

Intet Fartøj er i 1893 bleven indkjøbt i Belgien for norsk eller svensk Regning. Derimod er to norske Fartøier, drægtige 550 Tons, bleven solgte til udenlandske Rederi.

Som frivillige Bidrag til den herværende Sømandskirke blev ifjor indbetalt et samlet Beløb af Frcs. 496.

Gjennem Generalkonsulatet oversendtes i 1893 til Hjemlandene af 13 norske Sømænd frcs. 5 370.30 og af 18 svenske Sømænd frcs. 4 838.55 tilsammen frcs. 10 208.85 mod i 1892 f. 14 629.20.

Af Pengebeløb efterladte efter afdøde norske Undersaatter hjemsendtes i 1894 frcs. 250.50, efter svenske Undersaatter frcs. 450.

82 Skibbrudte syge og Nødlidende norske og svenske Undersaatter har i 1893 nydt Pengeunderstøttelse af Generalkonsulatet; de i denne Anledning udlagte Beløb udgjorde frcs. 4 658.

Paa norske Skibe paamønstredes 297, afmønstredes 362 og rømte 3 Mand.

Regjeringen havde iaar fremsat Forslag om Ophævelse af Fyrpengene, („droits des feux et fanaux“), der betyder Skibsfarten paa Antwerpen med en Afgift af 22 Centimes pr. Ton (tilsammen for ind- og udgaaende); men Forslaget blev i sidste Øieblik taget tilbage.

Havnearbeider. Planen om ved Kanalarbeider at gjøre det muligt for selv store Skibe at komme op til Bryssel, „Bruxelles-port de mer“, som Projektet almindelig benævnes, er iaar forsaavidt kommet et Skridt videre frem, som Regjeringen havde fremsat en Proposition fra Kamrene om en Bevilgning til dette Øiemed. Forslaget blev imidlertid taget tilbage umiddelbart før Sessionens Slutning. Det samme var Tilfældet med et andet Forslag, som i den senere Tid har været meget drøftet, nemlig at danne en ny Havn ved Heyst, beliggende paa Nordsøkysten ca. 10 Kilom. sydvest for den hollandske Grænse. Forslag om begge disse Arbeider vil imidlertid i en nær Fremtid sandsynligvis foreligge paany. Vicekonsulen i Louvain har indberettet, at man har udarbejdet Planer og Overslag over Uddybningsarbeider i den Kanal der fører til Louvain, saaledes at Dybden, der før har været 3 m. 50, nu skulde forøges til 4 m. 50. Nogen Afgjørelse med Hensyn til denne Plan er dog endnu ikke truffet. Man er i det forløbne Aar ikke naaet til nogen Løsning af Spørgsmaalet om at træffe Foranstaltninger sigtende til at holde Indseilingen til Antwerpen isfri under alle Eventualiteter.

II. Handel.

Værdien af Belgiens Handelsomsætning med Udlandet i det forløbne Aar angives i den officielle Statistik til følgende Ziffre: For Indførselens Vedkommende 1 367 653 000 Francs, og for Udførselens 1 166 285 000 Francs *). Sammenlignet med det foregaaende Aars tilsvarende Værdier,

*) Det bemærkes, at der her med Indførsel menes, hvad der gaar ind under „Commerce spécial“, d. v. s. Varer, bestemte til Forbrug i Landet, hvorved altsaa Varer, deklarerede til Transit undtages. Herved udelukkes dog ikke, at noget af den her opgivne Importmængde, efter først at være deklareret „en

betegner disse Tal en Forøgelse i Importen af 8 % og en Formindskelse i Exporten af 1 %. Importen sees navnlig at være forøget af Artiklerne levende Kvæg, Trælast, Havre, Mais, Guano, Huder og diverse vegetabiliske Stoffe, saasom oljeholdige Frø (graines oléagineuses); Formindskelse i Exporten spores særlig for følgende Varers Vedkommende: Kjød, Rug, Hvede, Lintraad, Lin, Maskiner og enkelte Slags Jernvarer. Omvendt sees Importen at være formindsket af Kul, Kjød, Lin og kemiske Stoffe, og Exporten at være forøget af Kul, Staal og Staalvarer, Sukker.

Indførsel til Belgien.

Den vigtigste Importartikel fra de forenede Riger til Belgien er stadig Trælast. Af den samlede Værdi af de forenede Rigers Import til dette Land i 1892, nemlig 42 578 000 Francs, falder saaledes de 28 542 000 paa denne Vare. Den samlede Trælastindførsel fra alle Lande til Belgien repræsenterede i samme Aar en Værdi af ca. 69 Millioner Francs.

Ialt indførtes af Trælast (bois de construction) til Belgien i 1893:

		Deraf fra Norge og Sverige.
Eg- og Valnødtræ	91 245 m ³	1 593 m ³
Anden, ikke skaaren Trælast	66 263 -	5 294 -
Skaaren Last	604 871 -	417 413 -

Den Havn, hvortil den største Mængde Trælast ankommer, er Antwerpen, om end ogsaa betydelige Partier skibes til Gent og Ostende. Derimod er Trælastimporten til Louvain ifølge Meddelelse fra Vicekonsulen dersteds saagodtsom ganske ophørt, idet i Aaret kun to Trælastladninger er ankomne dertil.

Til Antwerpen importeredes ifølge Meddelelse fra denne Bys Chambre de Commerce i det forløbne Aar følgende Qvanta af de forskjellige Slags Trælast, hvormed sidestilles sammenlignede Opgaver for de sidste Aar:

	1893.	1892.	1891.
Huggen Gran og Furu m ³	15 042	19 487	12 606
Saget Do. over 5 ctm. -	185 208	180 480	155 382
Do. Do. under 5 ctm. -	145 498	112 699	101 725
Kassebord for Glas -	57 597	55 888	60 961
Eg -	32 469	14 717	15 484
Teak -	1 415	755	607
Tilsammen m ³	437 229	384 026	346 765

Denne Import var i det samme Tidsrum fordelt paa følgende Maade mellem de forskjellige trælastproducerende Lande. Der indførtes:

Consommation“, senere kan være bleven Gjenstand for Export. Dette Kvantum vil da gjenfindes under Exportstatistikens Zifre, som saaledes ikke blot omfatter belgiske Produkter. Værdien af Belgiens samlede Handelsomsætning, naar alle Transitvarer medregnes, anslaaes for 1892 til 5 462 Millioner Francs, hvoraf paa Indførselen falder 2 818 Millioner og paa Udførselen 2 644 Millioner Francs.

	1893.	1892.	1891.
Fra Norge	m ³ 70 238	68 571	70 459
- Sverige	- 151 173	146 433	127 831
- Finland	- 91 918	54 812	42 963
- Rusland	- 55 656	68 667	62 583
- Preussen	- 19 111	8 828	11 531
- Amerika	- 28 191	26 547	24 405
- Andre Lande	- 20 942	10 168	6 993
Tilsammen	m ³ 437 229	384 026	346 765

Den anførte Import fra Norge, Sverige og Finland fordelte sig med Hensyn til Dimensioner paa følgende Maade (beregnet efter Antal Stykker undtagen for Kassebords Vedkommende:)

Fra	Planker.				Battens.		
	3" à 4" × 10-13	3" × 9"	3" × 8" og mindre.	2 1/2" × 8" og mere.	2 1/2" × 7"	2 1/2" × 6 1/2" og mindre.	2 1/2" × 6 1/2"
Norge . .	991	43 884	15 091	1 077	297 659	240 941	167 060
Sverige . .	7 930	94 932	26 290	9 187	409 385	135 415	282 551
Finland . .	4 380	14 879	31 235	4 896	271 846	114 302	227 007
Tils. i 1893	13 301	153 695	72 616	15 160	978 890	490 658	676 618
mod i 1892	7 011	156 103	68 306	32 718	921 851	515 912	503 413
mod i 1891	12 139	164 218	67 500	23 401	683 965	344 287	369 174

	2"	Skaarne 6/4"	Bord 5/4"	4 1/4", 3 1/4"	Høvlede Bord	Kassebord af 15/16 mm Tykkelse. Ant. Stkr.	m ³ .
Norge	19 330	—	956	25 474	108 367	15 317 642	26 999
Sverige	565 613	448 568	313 859	3 185 199	250 260	6 190 351	22 500
Finland	115 627	333 913	328 261	2 102 323	42 000	1 249 095	6 088

Tils. i	—	—	—	—	—	—	—
1893	700 570	782 481	643 076	5 312 996	390 627	22 757 088	55 587
mod i 92	421 084	528 793	452 622	3 525 736	340 634	18 153 609	54 287
og i 91	510 488	358 337	420 081	3 137 699	593 259	19 779 594	59 448

Fra Rusland og Tyskland importeredes i 1893 følgende Kvanta af de forskellige Dimensioner fra nedenstaaende Udslibningssteder (alt i Antal Stykker undtagen Kassebord).

Fra	Bjælker.	Poutreller.	Planker 3" × 7" og 3" × 10"	Battens 2 1/2" × 6" a 8".
Riga	9 502 *)	991	292 478	194 450
Hvidehavet, Libau, Windau	—	—	8 624	4 784
St. Petersburg, Kronstadt	678 *)	—	707	—
Danzig	—	9 668	1 578	—
Stettin	—	7 150	—	—
Königsberg og Memel	—	—	737	—
Tils. i 1893	10 180	17 809	304 124	199 234
i 1892	12 462	13 749	307 479	258 104
i 1891	4 432	14 666	273 568	273 512

*) Især Asp.

Fra	2"	6/4"	Bord. 5/4"	4/4", 3/4"	Kassebord m ² .
Riga	26 517	17 863	1 824	79 789	—
Hvidehavet, Libau, Windau	2 703	67 124	134 994	152 735	102
St. Petersburg, Cronstadt .	—	50 559	4 266	112 174	—
			høvlede	38 607	
Danzig	—	2 587	—	1 454	—
Stettin	—	—	—	—	—
Königsberg & Memel . . .	2 733	8 822	21 194	—	1 908
Tils. i 1893	31 953	146 955	162 278	384 759	2 010
- i 1892	73 673	169 393	121 412	915 472	1 601
- i 1891	16 084	105 920	100 309	724 661	1 513

Fra Florida importeredes :

	Planker 3" og derover	2"	Bord 6/4"	5/4"	4/4"
i 1893	19 329	138 990	95 773	21 159	188 904
i 1892	26 887	97 478	86 428	51 939	123 641
i 1891	15 090	120 028	84 135	17 581	104 789

Af de ovennævnte Tal fremgaar, at Trælastimporten er bleven endel forøget i det sidste Aar. Denne Forøgelse er særlig kommet Finland og Preussen tilgode; den norske og svenske Export har gaaet en Smule frem, medens Tilførslerne fra Rusland har aftaget ikke ubetydelig.

Medens Importen af huggen Gran og Furu har taget af er Indførselen af saget Do. tiltaget betydelig, særlig af de mindre Dimensioner. Den Artikel, som væsentlig har bidraget til Importens Forøgelse, er skaarne Bord af alle Dimensioner; disse har for en væsentlig Del fundet Anvendelse ved Arbejderne paa den herværende Verdensudstilling og den større Import, som altsaa skyldes en speciel Aarsag, kan neppe antages at ville holde sig. Den sterke Udvikling af Importen af Battens, som i de senere Aar har været iagttaget, synes nu at have, ialfald foreløbig standset. Indførselen af Kassebord for Glas har holdt sig omtrent paa samme Kvantum som i de foregaaende Aar.

1893 maa i det Hele taget siges at have været et godt Aar for Trælastforretningerne paa denne Plads, der, om ikke netop at have været glimrende, dog har givet et ganske tilfredsstillende Resultat.

Ved Udgangen af forrige Aar var de herværende Beholdninger af Battens meget smaa; af anden Last var Beholdningerne derimod normale.

Om Udsigterne for nye Bygningsarbejder iaar er det umuligt at udtale noget. I Fjoraaret har man bygget ikke saa lidet, navnlig i Bryssels Forstæder og i Liege. I Kuldistrikterne som i 1823 har havt et ganske godt Aar, har der ogsaa været en noksaa livlig Byggevirksomhed.

Træmasse. I 1893 indeholder den belgiske Statistik for første Gang specielle Opgaver om Træmasse, og man ser sig derfor iaar istand til at give detaillerede Meddelelser om Ind- og Udførselen af denne Artikel:

Der indførtes:

Fra Norge	19 269 553	Kg. hvoraf ca. $\frac{7}{8}$ mekan. Masse
- Sverige	5 879 349	- — — $\frac{3}{4}$ — —
- Holland	6 070 372	-
- Tyskland	5 333 948	-
- Schweiz	623 615	-
- England	614 252	-
- Frankrige	268 927	-
- Østerrige	153 620	-
- Andre Lande	87 600	-

Tilsammen 38 301 236 Kg.

Importen af Træmasse fra de forenede Rignr andrager saaledes for 1893 til et meget betydeligere Kvantum end i forrige Aar, da Indførselen kan anslaaes til ca. 16 000 Tons, altsaa en Stigning af ca. 9 000 Tons. Denne store Forøgelse betegner dog neppe, at det belgiske Forbrug af nordisk Træmasse er blevet saa meget større; ingen ny Papirmaskine er nemlig bleven opsat her i Landet i det forløbne Aar. Det er derimod Transithandelen paa Frankrige og Tyskland, som har været saameget mere livlig. De hertil medvirkende Aarsager har imidlertid været af en forbigaaende Natur, (saaledes navnlig Vandmangel i de nævnte Lande), og den iagttagne Forøgelse i Importen kan derfor neppe med Sikkerhed forudsættes at ville holde sig.

Den væsentligste Indførsel foregaar over Antwerpen; kun ganske enkelte Partier indføres over Bruügge og Gent.

Den aldeles overveiende Mængde af Importen fra de forenede Riger er vaad mekanisk Masse. Kun en mindre Del er tør mekanisk. For den chemiske Træmasseindustri i Norden er det belgiske Marked af forholdsvis liden Betydning, idet talrige Cellulosefabriker i Vesttyskland ad Kanaler og Jernbaner kan føre sine Produkter meget billig frem til Belgien.

Desuden er der i Provinsen Antwerpen en meget stor Fabrik, De Naeyer & Co. i Willebroeck, som kan tilfredsstille Mesteparten af det indenlandske Behov for Sulfat Cellulose; denne Fabrik skal efter en Udvidelse nu komme til at producere ca. 100 Tons pr. Døgn.

Fra Belgien er der i 1893 bleven exporteret følgende Kvanta Træmasse: Til Frankrige 5 739 246 Tons, Spanien 2 866 061 T., Argentina 2 178 675 T., United States N. A. 2 140 088 T., Tyskland 547 702 T., Brasilien 434 847 T., Holland 232 266 T., England 143 745 T., Italien 98 765 T., andre Lande 478 192 T., tilsammen 14 859 587 Tons.

Af denne Export er en betydelig Del udenlændsisk Produktion, og da formentlig navnlig skandinavisk. Den største Del af Exporten sees at gaa til Frankrige. Det er her især les Vosges og i det Hele de nordlige og østlige Departementer, der faar sin Træmasse over Antwerpen.

1893 har for vore Træmasseforretninger paa Belgien været et heldigt Aar, ikke blot i Henseende til Exportens Forøgelse, men ogsaa i Henseende til de opnaaede Priser. Baade har den skandinaviske Træmasseforretnings Virksomhed bidraget til at holde Priserne oppe og derhos har den ovenfor berørte Vandmangel i Tyskland nødsaget Importørerne til i større Grad at henvende sig til de nordiske Lande. Priserne, som allerede i Slutningen af 1892 var temmelig gode, steg endnu mere udover Vaaren og Forsommeren

1893. For den chemiske Masses Vedkommende har en temmelig stærk Efterspørgsel fra Amerika bidraget til at hæve Prisen helt til henimod Aarets Slutning, da Priserne atter sank. Det tør imidlertid formentlig udtales, at Priserne paa Grund af de ovennævnte exceptionelle Konjunkturer blev drevne altfor høit op i Forhold til Prisstigningen paa Papir, saa det ansees for temmelig sikkert at et Prisfald vil være forestaaende.

Følgende Priser i det forløbne Aar hidsættes:

Januar	1893	ca. fr. 12	} Alt pr. 100 Kil. tør beregnet cif. Antwerpen netto.
Vaaren	—	- - 13	
Sommeren	—	- - 14	

Under Vaaren 1893.

Prima ubleget sulfit	ca. fr. 34	} Alt pr. 100 Kil. tør, beregnet netto cif. Antwerpen.
Secunda — —	- - 32	
Prima bleget Nation	- - 36	
— halvbleget	- - 33	
— ubleget	- - 27	
Secunda	- - 26	

Ogsaa Importen af Papir fra de forenede Riger har udviklet sig i det forløbne Aar, saaledes som fremgaar af følgende Opgave:

Indførsel.

Tapetpapir:		1893.	1892.	1891.
Fra Frankrige	Kg.	323 556	314 494	325 597
- Tyskland	-	211 110	183 729	180 679
- England	-	76 692	65 325	66 524
- Andre Lande	-	29 851	37 186	31 096
Tilsammen		Kg. 641 209	600 734	603 896

Cartonpapir:				
Fra Norge og Sverige	Kg.	314 217	178 967	257 090
- Tyskland	-	92 599	120 823	54 632
- Frankrige	-	28 764	28 021	23 902
- Rusland	-	10 000	—	69 081
- Holland	-	3 607	13 708	70 894
- England	-	3 327	80 394	47 370
- Andre Lande	-	17 136	—	47 544
Tilsammen		Kg. 469 650	421 913	570 513

Andre Sorter Papir:

Fra Tyskland	Kg.	4 469 717	3 482 926	3 150 622
- Norge og Sverige	-	913 810	812 792	968 864
- England	-	464 770	408 472	569 580
- Holland	-	754 867	475 592	544 925
- Frankrige	-	363 478	397 160	376 755
- Andre Lande	-	76 729	59 074	97 239
Tilsammen		Kg. 6 745 371	5 618 016	5 707 985

Af Papir er der fra Belgien bleven exporteret følgende Kvanta:

	1893.	1892.	1891.
Tapetpapir Kg.	474 037 *)	528 964	533 118
Cartonpapir	- 2 366 382 **)	1 415 184	1 172 999
Andre Sorter	- 23 797 948 ***)	21 106 069	22 523 021
*) deraf til Frankrige		237 274 Kg.	
**) — - England		1 064 733	-
***) — - England		9 265 758	-
		- Holland	5 076 198 -
		- Norge og Sverige . . .	503 194 -

Til trods for de høje Træmassepriser holdt Papirprisene sig omtrent uforandret. Der betales for brunt usatineret Naturpapir ca. f. 23 cif. Netto.

Kornmarkedet. Indførselen af Kornvarer til Antwerpen har i det forløbne Aar betydelig oversteget Indførselen i 1892, men kommer dog ikke op mod Importen i 1891.

Der indførtes (i Hektoliter).

	1892.	1893.	Difference.
Hvede	13 167 000	13 595 000	+ 428 000
Rug	331 000	394 000	+ 63 000
Byg	1 487 000	2 787 000	+ 1 300 000
Havre	622 000	3 029 000	+ 2 407 000
Mais	2 571 000	1 960 000	- 611 000
Tilsammen	18 178 000	21 765 000	+ 3 587 000

Af Hvede har man i det forløbne Aar, sammenlignet med 1892 konstateret en Merindførsel

fra Sortehavet	326 000 Hektoliter
- Preussen	6 000 —
- La Plata	3 674 000 —

derimod fra følgende Lande en Mindreindførsel:

Fra Californien	559 000 Hektol.	mindre end i 1892
- Øvrige Forenede Stater . . .	1 098 000	— — —
- Indien	1 032 000	— — —
- Donau	330 000	— — —
- Andre Lande	197 000	— — —

De største Hvedetilførsler er i 1893 komne hertil fra Argentina, og det samme vil antagelig blive Tilfældet iaar.

De i Antwerpen værrede Kornbeholdninger har hele Aarét igjennem været meget betydelige. Som et Faktum af Interesse kan noteres, at da i afvigte Høst det gamle Maison Hanséatique totalt nedbrændte med en Beholdning af 100 000 Sække, formaaede dette ikke engang at bevirke den ringeste øieblikkelige Stigning i Kornpriserne.

Af Prisen paa Hvede kan mærkes: For amerikansk blev betalt i Januar fr. $17\frac{3}{8}$, senere synkende indtil $14\frac{1}{2}$ à 14 i Oktober, Kansas noget højere; Argentinsk fr. 13 -- $17\frac{1}{2}$ efter Kvalitet; Donau 17 i Januar, $12\frac{1}{4}$ i December. Ogsaa Rugpriserne har været nedadgaende, idet Destillationerne nu meget anvender Mais og ægyptisk Hvede istedetfor Rug. Russisk Byg

er som Regel bleven betalt med $10\frac{1}{4}$ — $11\frac{1}{4}$, men er af og til gaaet ned til $9\frac{1}{4}$ å $9\frac{3}{4}$. Byg fra Norge og Sverige er bleven betalt med 14 å 18 fr., Donau 10—18 efter Kvalitet.

Som af ovennævnte Tabel fremgaar, har Havreimporten været usædvanlig stor i 1893. Merindførselen mod i 1892 har udgjort:

Fra det nordlige Rusland	1 478 000	Hektol.
- Donau	351 000	—
- De forenede Stater	238 000	—
- Canada	147 500	—
- Sortehavet	80 000	—
- Norge og Sverige	64 000	—

Grunden til denne stærke Tilførsel har navnlig været daarlig Høst i Belgien selv, samt en betydelig Import over Antwerpen til Tyskland; i dette Land hindrer nemlig høi Told paa russisk Havre nogen betydelig Indførsel fra Rusland, hvorfor man henvises til de vestlige Markeder, og da naturlig til Antwerpen.

Belgisk Havre er bleven betalt med $14\frac{1}{2}$ til 18 fr., norsk og svensk med $14\frac{1}{2}$ —18, russisk 13— $17\frac{1}{2}$.

Man har konstateret, at Kornavlén i Belgien i den senere Tid befinder sig i Tilbagegang, idet nemlig Landmændene begynder at finde det mere lønnende at dyrke Betteraver og Poteter. Gjennemsnitlig udbringer nemlig i Belgien hver Hektare af Hvede 23 Hektoliter, repræsenterende en Gjennemsnitsværdi af ca. 250 francs; af Rug høstes pr. Hektare 26 Hektoliter, udgjørende en Værdi af ca. 225 francs; derimod udbringer Hektaren af Poteter 18 300 Kg., hvis Værdi er ca. 732 francs.

Følgende Ziffre udviser Kornudførselen fra Belgien til de forskjellige Lande i 1893 (i Tons):

	Til	Hvede.	Rug.	Byg.	Havre og Mais.
Tyskland	210 303	16 270	27 352	67 339	
Holland	56 611	21 636	10 130	27 537	
Frankrige	37 568	81	29 677	31 526	
Norge og Sverige	9 908	11 380	—	487	
Luxemburg	8 094	721	1 322	4 111	
England	581	—	527	15	
Andre Lande	2 002	204	194	4 464	
	Tilsammen	325 067	50 292	69 202	135 479

Fisk. Af Sild importeredes følgende Kvanta til Belgien i de 3 sidste Aar:

Fra	1893.	1892.	1891.
Norge og Sverige	974 981 Kg.	2 209 269 Kg.	913 488 Kg.
Holland	7 808 017 -	7 087 739 -	5 310 524 -
England	1 381 591 -	1 236 957 -	1 142 406 -
Frankrige	251 183 -	947 360 -	979 356 -
Andre Lande	26 382 -	43 030 -	17 954 -
Tilsammen	10 442 154 Kg.	11 524 355 Kg.	8 363 728 Kg.

Man kan altsaa for det sidste Aar bemærke en betydelig Nedgang i den norske Tilførsel af Sild hertil, medens omvendt Importen fra Holland synes at udvikle sig mere og mere.

Af anden Slags Fisk importeredes hertil:

Fra	1893.	1892.	1891.
Norge og Sverige	1 025 745 Kg.	1 030 968 Kg.	986 285 Kg.
Holland	6 119 765 -	6 185 341 -	6 277 983 -
England	3 479 733 -	3 400 654 -	3 150 260 -
Frankrige	863 334 -	630 156 -	608 467 -
Portugal	660 143 -	411 588 -	202 262 -
Tyskland	647 471 -	457 044 -	421 311 -
Andre Lande	360 717 -	304 019 -	391 368 -

Tilsammen 13 156 908 Kg. 12 419 769 Kg. 12 037 936 Kg.

Her kan altsaa ogsaa iagttages en, om end liden, Nedgang i Importen fra de forenede Riger.

I det følgende hidsættes Opgaver over Importen til Belgien i 1893 af forskellige Slags Metaller og Metalvarer, der af Statistiken sees at have været Gjenstand for Import fra de forenede Riger:

	Samlet Import.	Heraf fra Norge og Sverige.
Staal i Stænger, Plader eller Traad	8 410 505 Kg.	152 431 Kg.
Støbejern	156 186 610 -	1 020 836 -
Forarbejdet Støbejern	3 067 570 -	17 747 -
Valset Jern m. m. (fer battu, étiré ou laminé)	12 387 877 -	1 111 338 -
Søm	760 945 -	363 295 -

Endvidere er i Aarets Løb som sædvanlig betydelige Kvanta af kobberholdig Svovlkis ankommet hid fra Norge og af Zinkmalm fra Sverige.

Af denne Slags Varer er følgende Kvanta i Aarets Løb blevne eksporterede til de forenede Riger:

Staal i Stænger, Plader eller Traad	2 968 447 Kg.
Jernbjælker	1 161 338 -
Jernskinner	1 139 076 -
Jernplader	1 124 203 -
Valset Jern m. m. (fer battu, étiré, laminé)	1 805 902 -
Forarbejdet Jern	320 249 -
Uforarbejdet Zink	721 542 -

Om Isimporten til Ostende fra Norge i 1893 tillader man sig at henvise til Generalkonsulatets Indberetning af 9de Januar d. A. (trykt i 4 Hefte, p. 60).

Af den belgiske Statistik sees endvidere følgende Produkter at have været Gjenstand for Export fra de forenede Riger til Belgien;

	1893.	1892.	1891.
Ferskt Kjød og Vildt	3 805 Kg.	18 425 Kg.	4 398 Kg.
Harpix og Tjære	2 138 952 -	1 975 850 -	1 166 531 -
Vaaben (til en Værdi af)	33 030 frcs.	62 000 frcs.	79 510 frcs.
Guano	63 050 Kg.	—	—

Endelig er i Aarets Løb flere Ladninger med Gadesten ankomne hertil fra det sydlige Norge, uden at man dog kan opgive Kvantummet.

Export fra Belgien til de forenede Riger.

Belgiens Export til Norge og Sverige synes at befinde sig i en jevn og sikker Udvikling, idet dens Værdi i de seneste Aar aanslaaes til følgende Beløb:

	Commerce special.	Commerce général.
i 1888	9 293 000 francs	
- 1889	10 044 000 —	
- 1890	11 190 000 —	
- 1891	13 663 000 —	24 056 000 francs
- 1892	16 000 000 —	28 650 000 —

Af de sidstnævnte Tal fremgaar, hvilken betydelig Rolle Belgien spiller som Gjennemgangsland for andre Landes Export til os.

Idet to af de vigtigste Gjenstande for den belgiske Udførsel til Norge og Sverige, nemlig Korn- og Metalvarer, er berørte i det foregaaende, skal man i det følgende fremkomme med endel Oplysninger om andre Export- og Transitartikler.

Sukker. Heraf importeredes til Belgien i 1893 11 768 453 Kg., hvoraf det meste kom fra Ægypten og nederlandsk Ostindien. Af Raasukker exporteredes 168 090 522 Kg. (en Forøgelse fra forrige Aar af 68 %), hvoraf til Norge og Sverige 44 814 Kg. Af raffineret Sukker exporteredes 38 132 521 Kg., hvoraf til Norge og Sverige 567 190 Kg. Priserne paa Betteravesukker har i Aarets Løb varieret fra 31 til 46 fr.

Af her noterede en gros Kaffepriser i det forløbne Aar hidsættes: Santos good average 90 à 105 f. (Mai), 103 $\frac{1}{4}$ à 107 f. (December), pr. 50 Kg.

Rio ordinary 43 $\frac{1}{2}$ à 45 cts. pr. $\frac{1}{2}$ Kg., Rio good second 46 $\frac{1}{2}$, Bahia ordinary 43, St. Domingue 48 à 49 $\frac{1}{2}$, Kap 49 $\frac{1}{2}$ à 50 $\frac{1}{2}$ cts. pr. $\frac{1}{2}$ Kg.

Huder. Heraf var Importen i 1893 endel større end i 1892. Der exporteredes 36 755 973 Kg., hvoraf til de forenede Riger 585 519 Kg. — Priserne har ved Slutningen af de to sidste Aar stillet sig saaledes:

				1892.	1893.
Sommersaltede	Buenos Ayres	Oxehuder	à $\frac{20}{25}$ Kg.	fr. 44 à 48	fr. 38 à 42
—	—	—	- $\frac{25}{32}$ -	- 55 à 60	- 49 à 54
—	—	—	- $\frac{32}{40}$ -	- 53 à 58	- 52 à 56
—	Uruguay	—	- $\frac{20}{25}$ -	- 44 à 48	- 39 à 43
—	—	—	- $\frac{25}{32}$ -	- 58 à 63	- 53 à 58
—	—	—	- $\frac{32}{40}$ -	- 59 à 64	- 59 à 64
—	Buenos Ayres	Kohuder	- $\frac{14}{20}$ -	- 34 à 36	- 34 à 36
—	—	—	- $\frac{20}{25}$ -	- 42 à 46	- 40 à 44
—	Uruguay	—	- $\frac{14}{20}$ -	- 36 à 38	- 34 à 36
—	—	—	- $\frac{20}{25}$ -	- 50 à 55	- 46 à 51

Petroleum. Import i 1893: 151 738 448 Kg., hvoraf fra de Forenede Stater 109 625 900 Kg., fra Rusland 39 217 718 Kg. Export: 27 382 947 Kg., hvoraf til Norge og Sverige 497 197 Kg. I det forløbne Aar har der hersket en heftig Konkurrence mellem The Standard Oil Company og de

russiske og amerikanske Rivaler, hvorved Priserne er drevne nedad. De laveste Priser noteredes i November fr. 11 $\frac{1}{2}$ og i December fr. 11 $\frac{1}{4}$.

Kul. I 1893, da større Streiker i længere Tid har vanskeliggjort Kulexporten fra England, har man fra mange Steder i større Grad end ellers henvendt sig til det belgiske Marked for at tilfredsstille sine Behov for denne Vare. Ogsaa til Norge og Sverige har der i 1893 foregaaet en ganske livlig Export af Kul, Cokes og saakaldte „briquettes“ (Patentkul), og særlig i Aarets sidste Halvdel er adskillige Ladninger blevne afskibede, uden at dog Kvantum kan opgives. Det turde for Seilskibsrederier under visse Omstændigheder være ganske lønnende, istedetfor at lade sine Skibe afgaa hjem ballastede, hersteds at indkjøbe Ladning af Kul eller Patentkul. Da Genralkonsulatet i Vinterens Løb har faaet flere Forespørgsler efter Adresser paa Exportører af sidstnævnte Artikel, hidsættes Adressen paa den formentlig største belgiske Exportør heraf: Agglomérés de Lodelinsart, Téléphore Evrard. Lodelinsart lez Charleroi.

Export til de forenede Riger fra Belgien har i det forløbne Aar endvidere fundet Sted af følgende Varer; til en Sammenligning hidsættes ogsaa Opgaver for 1892 og 91.

Vareslags.	Maalen- hed.	1893.	1892.	1891.
Kjød	Kg.	550 878	846 550	1 077 937
Smør	-	1 470	1 356	1 955
Potetesmel	-	35 153	Opgaver mangler	
Cikorie	-	1 252 514	362 260	117 290
Fedt	-	913 169	393 576	571 336
Humle	-	32 119	41 634	22 845
Lys	-	48 619	84 172	86 605
Klid	-	3 439 934	Opgaver mangler	
Palmeolje	-	22 798	2 649	517
Andre vegtab. Oljer (ikke Næ- ringsstoffer).	-	433 305	503 785	473 640
Andre vegetabilsk. Oljer (Næ- ringsstoffer).	-	21 038	21 555	144 974
Oljeholdige Frø	-	1 366 395	98 994	—
Vaaben	frcs.	118 945	185 700	185 910
Uld	Kg.	550 432	834 902	678 453
Kardet Uldtraad	-	14 060	30 623	20 082
Bomuldstraad	-	18 547	41 235	83 707
Vævede Bomuldsvarer, ublegede	-	13 883	5 124	2 799
— — farvede	-	50 508	36 973	8 134
— Uldvarer	-	1 819	3 433	427
— Stoffe af Lin, Hamp og Jute	-	67 509	17 590	15 050
Soda	-	245 370	172 894	13 376
Andre Kemikalier	-	809 766	1 362 306	708 509
Tjære, Jordbeg og Harpix . . .	-	855 951	869 650	432 975
Bark til Garverier	-	145 500	14	—
Speilglas	frcs.	109 880	179 440	225 310
Vinduesglas	Kg.	1 306 562	1 029 179	1 284 295
Almindeligt Glas	-	7 200	15 971	84 236

Den belgiske Toldtarif har i 1893 ikke undergaaet nogen nævneværdig Ændring.

Der er imidlertid en Mulighed for, at betydningsfulde Forandringer deri kan blive vedtagne i en nærmere Fremtid. Landbrugsprotektionistiske Krav har nemlig ogsaa i Belgien begyndt at reise sig i den senere Tid, efterat dette Land i en Aarrække har holdt fast ved en bestemt og konsekvent gennemført frihandlersk Toldpolitik. I indeværende Aar havde Protektionismen endog naaet frem til Statsmagterne i Form af et Forslag om betydelige Tolpaalæg paa Havre, Smør og Margarin m. m., der af Regjeringen fremlagdes for Kamrene. Men da Forslaget mødte skarp Modstand fra mange Hold, navnlig fra Antwerpens Forretningsverden, blev det i sidste Øieblik taget tilbage. Hertil bidrog imidlertid ikke blot den økonomiske Diskussion, men ogsaa politiske og konstitutionelle Indvendinger af en forbigaaende Art, saaledes at de paatænkte Forandringer i Landets Toldpolitik ikke dermed kan ansees for dømte. Efter al Sandsynlighed vil nye Forslag i samme Retning fremkomme til Høsten, uden at det dog er muligt at udtale noget om Udsigterne for disses Vedtagelse.

Sundhedstilstanden. Belgien har i en stor Del af det forløbne Aar været hjem søgt af Kolera, der dog som Regel har været stærkt lokaliseret og begrænset til enkelte særskilt usunde Kommuner eller Kvarterer. Landet har i Norge været erklæret kolerasmittet i Tiden fra 1 Januar til 8 Marts (1893) og fra 30 August til 28 November.

J. Irgens.
kst.

Rio de Janeiro.

Aarsberetning dateret 6 Mai 1894.

Ved Hovedstationen udførtes i 1893 følgende Mønstringsforretninger: Paamønstringer paa norske Fartøier 37 Svenske, 71 Nordmænd, 56 Udlændinge, ialt 164. Afmønstringer paa norske Fartøier 20 Svenske, 58 Nordmænd, 31 Udlændinge, ialt 109. Paamønstringer paa svenske Fartøier 14 Svenske, 4 Nordmænd og 12 Udlændinge, ialt 30. Afmønstringer paa svenske Fartøier 3 Svenske, 3 Nordmænd og 1 Udlænding ialt 7. Der anmeldtes følgende Rømninger: fra svenske Skibe 7 Svenske, 1 Nordmand og 8 Udlændinge, ialt 16; fra norske Skibe 11 Svenske, 10 Nordmænd og 17 Udlændinge ialt 38. Der efterlodes i Aarets Løb fra svenske Skibe 4 Svenske og 1 Nordmand, ialt 5, fra norske Skibe ingen Svenske, 9 Nordmænd og 4 Udlændinge ialt 13. Der døde fra svenske Skibe 8 Svenske, 1 Nordmand ialt 9; fra norske Skibe 1 Svensk og 8 Norske, ialt 9, foruden de ved Viceconsulsstationerne forefaldne Dødsfald. Nærmere Data angaaende alle disse Døde ligesom deres Efterladenskaber ere blevne hjemsendte i specielle Indberetninger. Forsaavidt Udlændinge ere døde paa svensk eller norsk Skib, er Meddelelse derom bleven tilstillet vedkommende fremmede Landes Autoriteter.

Ligeledes ere specielle Meddelelser efterhaanden indsendte angaaende Udlæg gjorte i Distriktet for Skibbrudne eller efterladte Syge. Disse beløbe sig for norske Skibes Søfolk til Rs. 25 562 604 og for svenske Skibes til Rs. 246 000. For de norskes Vedkommende er Beløbet saa betydeligt derved, at Antallet af forliste eller kondemnerede Skibe opgik til 16. For Emigranternes Hjemsendelse udlagdes Rs. 300 § 000. Fra Generalkonsulatet hjemsendtes forskellige Fragtbeløb og Deposita tilsammen Rs. 13 999 § 500. Arvemidler efter afdøde Svenske Rs. 2 104 § 200 (£ 103), efter afdøde Norske Rs. 3 488 § 657 (£ 170).

I Aarets Løb er der bleven hjemsendt for norske Sømænd Hyrebeløb til en Sum af Rs. 3 797 § 000, modsvarende £ 176—18—9; og for svenske til Kr. 1 903 modsvarende £ 102—7—3.

Generalkonsulatets Bistand er i det forløbne Aar bleven paakrævet i betragtelig Grad, dels ved forskellige Vanskeligheder angaaende Losning og Lastning i nogle Havne og Tvist med Lastemodtagerne særlig ved Hovedstationen, dernæst ved den i en længere Specialberetning omhandlede Forseiling af Fartøier fra den hele Kyst, men særlig de nordlige Havne til Ilha Grande og deraf flydende Krav paa Liggedagspenge eller Erstatning, betalt ligefrem eller ydet i Form af Havarie Grosse, videre ved forskellige Forlegenheder, hvori Emigranter, der ei forefandt, hvad der var dem lovet, befandt sig, ligesom sluttelig den under 6te September udbrudte sømiliteres Revolte skabte en Tilstand for Handelsskibe og Landsmænd, hvor det blev en betydningsfuld Opgave ved forenede Anstrængelser at komme igjennem med saa faa Opofrelser og saa faa Tab som muligt. Den ved Generalkonsulatet førte Brevvexling var omtrent som i forrige Aar.

Jeg skal i det Følgende efter de Kilder, der tidligere have staaet til Generalkonsulatets Raadighed, samt de Oplysninger, der fra forskelligt Hold have kunnet indhentes, berøre den Skibsfartsbevægelse, der paa brasiliansk Omraade i Aarets Løb i det hele har fundet Sted, samt den lokale Handel og de indenlandske Næringsforholde i sin Almindelighed.

Skibsfarten paa det hele Distrikt var i 1893 lidt livligere end i 1892, i sin Helhed taget. Det engelske Flag viser fremdeles Fremgang, og da vor egen Fart omtrent er bleven den samme, særlig hvad Hovedstationen angaar, er det ei vanskeligt at se, at britiske Skibe fremdeles i øget Grad kaste sig ind i denne Fart og muligens derved ville berøve vore Fartøier endel af de Kulfragter, der hidtil stod dem aabne, særlig i denne Havn.

Der ankom til Rio de Janeiro i oversøisk eller udenrigsk Fart følgende Skibe: Tydske ankomne 141, afgaaede 131, Argentinske ankomne 14, afgaaede 11, Østerriske ankomne 16, afgaaede 15, Belgiske ankomne 20, afgaaede 17, Brasilianske ankomne 41, afgaaede 32, Chilenske ankomne 1, afgaaede 4, Danske ankomne 17, afgaaede 5, Franske ankomne 169, afgaaede 140, Spanske ankomne ingen, afgaaede 1, Hollandske ankomne 4, afgaaede 4, Engelske ankomne 650, afgaaede 578, Italienske ankomne 95, afgaaede 91, Nordamerikanske ankomne 55, afgaaede 44, Norske ankomne 86, afgaaede 73, Uruguayske ankomne 3, afgaaede 3, Portugisiske ankomne 58, afgaaede 48, Russiske ankomne 4, afgaaede 6, Svenske ankomne 23, afgaaede 15 Skibe.

Af disse ankomne Skibe vare 452 Tons brasilianske Seilskibe og 27 306 brasilianske Dampskibe; her maa dog erindres, at Farten paa Rio var stængt for brasilianske Fartøier under Revolten i alle de fire sidste Maaneder af Aaret. 529 907 Tons vare udenlandske Seilskibe og 1 504 629 Tons udenlandske Dampskibe. Af de afgaaede vare 369 Tons brasilianske Seilskibe og 23 221 Tons brasilianske Dampskibe, medens 466 708 Tons

vare udenlandske Seilskibe og 1 434 151 Tons vare udenlandske Dampskibe. Den ankomne og afgaaede Tonnage var altsaa ialt respektive 2 062 294 Tons og 1 924 449 Tons.

Da en Sammenligning mellem de sidste Aars udenrigske Fart paa Rio de Janeiro fremdeles har Interesse, hidsættes følgende Tal;

	Ankomne Skibe.		Afgaaede Skibe.
1888	1 196 dr. 1 495 410 Tons		1 072 dr. 1 407 239 Tons
1889	1 375 - 1 275 527 —		1 181 - 1 163 316 —
1890	1 359 - 1 842 513 —		1 150 - 1 672 650 —
1891	1 680 - 2 287 912 —		1 387 - 2 088 310 —
1892	1 379 - 1 948 547 —		1 187 - 1 856 347 —
1893	1 397 - 2 062 294 —		1 218 - 1 924 449 —

Det vil følgelig sees, at den Omstændighed, at brasilianske Skibe i Aarets sidste 4 Maaneder ikke kunde tage Del i Farten, ikke har bragt Tonnagen ned under det forrige Aars. Selvfølgelig har fremmed, særlig Dampskibstonnage indtaget den Plads, Landets eget Flag ellers vilde have fyldt.

Hvad Kystfarten angaar, have fremmede Skibe i høiere Grad end i 1892 og særlig i Aarets fire sidste Maaneder taget Del deri. Nedenstaaende Oversigt viser Omfanget deraf for Rio de Janeiros Vedkommende:

Tydske Skibe ankomne 96, afgaaede 102, Argentinske ankomne ingen, afgaaede 6, Østerrigske ankomne 13, afgaaede 12, Belgiske ankomne 3, afgaaede 5, Danske ankomne 5, afgaaede 15, Franske ankomne 29, afgaaede 47, Spanske ankomne ingen, afgaaede 1, Hollandske ankomne 1, afgaaede ingen, Engelske ankomne 62, afgaaede 112, Italienske ankomne 31, afgaaede 31, Nordamerikanske ankomne 7, afgaaede 12, Norske ankomne 42, afgaaede 49, Uruguayske ankomne ingen, afgaaede 1, Portugisiske ankomne 26, afgaaede 31, Russiske ankomne 4, afgaaede 2, Svenske ankomne 4, afgaaede 6.

Af disse i Kystfast ankomne fremmede Skibe vare 122 dr. 43 797 Tons Seilskibe, medens 201 dr. 329 115 vare Dampskibe; af de afgaaede vare 152 dr. 62 850 Tons Seilskibe, medens 280 dr. 436 861 Tons vare Dampskibe.

Af Brasiliens egne Fartøier indkom i Kystfart til Rio de Janeiro i 1893 249 Seilskibe dr. 29 397 Tons og 511 Dampskibe dr. 250 935 Tons, medens der afgik 220 Seilskibe dr. 26 014 Tons og 521 Dampskibe dr. 248 916 Tons. Heri indgaa som tidligere mindre Seilfarkoster og Smaadampere. Virksomheden var i Kystfarten idethele ikke saa livlig som forrige Aar. Dog medførte de politiske Forholde, at vore Fartøier, særlig de mindre erholdt lønnende Fragter og hurtige Reiser mellem Rio samt Imbetiba, Victoria, Itapemirim, Aracaju og andre Havne.

Det er almindelig bekjendt, at Farten paa Rio de Janeiro har taget betydeligt Opsving siden tidligere Aar. Det er for at bedømme dette Opsvings Omfang af Betydning at sammenligne med tidligere Tal. Hvertaf nedenstaaende Ziffre omfatter den samlede Tonnage, indbefattet, saavel udenrigsk som Kystfart, saavel ankommen som afgaaet, saavel Dampskibstonnage som Seilskibstonnage:

1860	1 526 976 Tons
1865	1 521 429 —
1870	2 346 105 —
1875	3 044 494 —
1880	3 071 409 —
1885	3 626 987 —
1890	4 667 355 —
1891	6 109 653 —
1892	5 522 636 —
1893	5 414 628 —

Ved Dekret af 11te November 1892 er, som før indberettet, bestemt, at Udlændinge, undtagen i faa Tilfælde, skulle være udestængte fra Kystfart. Der var herved uidentvivl tænkt at udestænge nærmest den fremmede Dampskibsfart mellem Kysthavnene, der gjorde de brasilianske Compagnier særlig Lloyd Brasileiro Rangen stridig, medens man vistnok havde mindre imod Seilskibenes Virksomhed. Den sømilitære Revolte har imidlertid gjort ubrugeligt endel af det indenlandske Dampskibsmateriel. Hvorvidt saaledes Bestemmelsen effektivt kan træde i Kraft, er tvivlsomt. En mod Udlændinge under den politiske Gjæring fremtrædende Misstemning for ei at sige Uvilie turde muligens bevirke, at man vil gjøre sit bedste for at iværksætte den. De Varer, der sysselsætte vore Skibe i Kystfarten, ere fremdeles Salt, Herva Matte, tørret Kjød og Fedt, Poteter og Løg, indenlandske Træ, Sukker, Brændevin og Bomuld. For Saltfarten er det af Betydning, at det store brasilianske Bolag, der har Saltverker i Macan, Mossoro og Assu, trods store finansielle Vanskeligheder og daarlig praktisk Anordning ei er bleven nødt til at standse, men forhaabentlig vil kunne holde Driften gaaende og forbedre deene, ihvorvel endel Skibe senest have lidt Tab i Liggedagspenge i Saltfarten.

Fragtmarkedet i Rio de Janeiro har i 1893 stillet sig paa følgende Maade:

		1ste Halvaar 1893.						
Seilskibe		Januar.	Febr.	Marts.	April.	Mai.	Juni.	
Lissabon f. O.	sh.	35—40	35—40	35—40	35—40	35—40	35—40	
Kanalen f. O.	-	35—40	35—40	35—40	35—40	35—40	35—40	
Forenede Stater Nord	-	15—20	15—20	15—20	15—20	15—20	15—20	
id Syd.	-	20—25	20—25	20—25	20—25	20—25	20—25	
Dampskibe								
Antwerpen	-	35—25	30—25	30	30	25	25	
Bordeaux	frcs.	40—50	50	50	50	40	45	
Genua	-	40	40	40	40	40	40	
Hamburg	sh.	35	35	35	35	35	35	
Håvre	frcs.	25—35	35	35	35	30	45	
Liverpool	sh.	35	35	35	35	30	30	
London	-	30	30	30	30	25	25—30	
Marseille	frcs.	40—50	50	50	50	40	30	
Triest	sh.	35	35	35	35	35	35	
New Oleans . . .	ct. pr.	40	50	50	60	60	60	
New York	Sæk	30—40	40—50	50	55	50	45—50	

			2det Halvaar 1893.					
Seilskibe.			Juli.	August.	Septbr.	Oktbr.	Novbr.	Decbr.
Lissabon f. O.	. . .	sh.	35—40	35—40	35—40	35—40	35—40	35—40
Kanalen f. O.	. . .	-	35—40	35—40	35—40	35—40	35—40	35—40
Forenede Stater Nord	-		15—20	15—20	15—20	15—20	15—20	15—20
id Syd.	-		20—25	20—25	20—25	20—25	20—25	20—25
Dampskibe.								
Antwerpen	. . .	-	20—25	20—25	25	35	35	35
Bordeaux		frcs.	40—45	40	40	40	40	40
Genua		-	40	40—45	45	40	40	40
Hamburg		sh.	35—40	40	40	40	40	40
Håvre		frcs.	45	30	30	30	30	30
Liverpool		sh.	30	30	30	30	30	30
London		-	25—30	25—30	30	35	35	35
Marseille		frcs.	30	35—50	50	50	50	50
Triest		sh.	35—40	40	40	40	40	30
New Orleans	. . .	cts.pr.	55	40—55	40—50	35—50	35	35
New York	. . .	Sæk	35—45	30—45	30—40	30—40	30	35

Udførselen fra Rio de Janeiro i Dampskibe havde, som tidligere, til Gjenstand væsentlig Kaffe. Hvad der afgik i Seilskibe, var mindre Partier Huder til Kanalhavnene, eller Kaffeladninger paa fra 3—5 000 Sække til forskellige Steder i Sydafrika, særligen Kapstaden. Direkte Dampskibseilighed mellem Sydafrika og Sydamerika findes hidtil ikke. De afgaaende Seilskibe medføre derfor ogsaa Post. Fragterne for Reisen beregnedes med rund Sum fra 300—600 £. Hvad Saltfragterne fra Nordhavnene og Mattefragterne fra Paranagua angaar, vare de omtrent som forrige Aar.

Finantsliv og Handel.

Brasiliens nuværende politiske Ordning er det saakaldte „præsidentielle System“. Republikkens Præsident er den ene ansvarlige ligeoverfor Kamrene; hans Ministre er uansvarlige og deltage ei end i Kamrenes Forhandlinger, ere lidet mere end Præsidentens Sekretærer, og ombyttes en for en, ret ofte, og uden at synderlig Ændring mærkes. Ministrene behøve saaledes ei at tilhøre noget bestemt Parti eller at hævde en given Retning af politiske Principper; de behøve ei for sig en Majoritet i Kamrene eller Støtte i disse. Kamrene have paa sin Side ikke Opfordring til at give Ministrene Tillidsvota, om de ere særlig tilfredse med dem, men have heller ikke Adgang til at nægte dem sin Støtte og volde Ministerkrise, om de ere utilfredse med deres Styrelse, eller gjøre personligt Ansvar gjældende mod dem, om de ere misfornøiede med deres Administration. Kamrene votere Bevilgninger og opgjøre Budgettet; Regjeringen paa sin Side har ogsaa en vis Myndighed til at dekretere Bevilgninger til ekstraordinære Anslag. Det er Forudsætningen, at disse senere undergives Kamrenes Approbation. Imidlertid bliver denne sidste faktisk kun en Formsag. Saavel den lovgivende som udøvende Magt have benyttet denne Adgang i betragteligt Omfang, og Almenheden har ei undladt at følge denne Rundhaandethed under vanskelige finansielle Forholde først med Forundring, dernæst med Kritik. Brasilien er rigt nok og har store naturlige Indtægtskilder. Det vilde med maadelige Skatter, f. Ex. paa Jord, meget snart bringe sine Indkomster til det federale Skatkammer op, og saaledes baade ramme de store Formuer i rimeligere Grad og tvinge Besidderne af de

store Landstrækninger og Grundstykker til at opdyrke og bebygge og fremtvinge Udbytte af disse. Hidtil er imidlertid Indførselstolden den vigtigste federale Indtægt (ca. 60 %). Og da Indførsel og Handelsvirksomhed ei er tiltaget med samme Forhold som Villigheden til at gjøre Udgifter, er der opstaaet et Misforhold mellem Villie og Evne, som man ei kan lukke Øinene for. Det er imidlertid kun retfærdigt at tillægge, at denne Ligegyldighed var begyndt allerede i Keiserdømmets Tid; dengang optoges Statslån til Hjælp, og det var let at faa dem.

Der var for 1893 i det fremlagte Budget beregnet en Indtægt af Milreis 233 368 000 og en Udgift af Milreis 197 309 000 hvilket skulde antyde en gunstig Saldo. Finantsministeriet ændrede imidlertid sin Beregning og anslog Indtægten til Milreis 253 621 000, medens der til den ordinære Udgift M. 197 309 000 kom en Del forskellige ekstraordinære Bevilgninger, der drev Udgiften op til M. 237 043 000, hvilket imidlertid i alle Tilfælde skulde levne et Overskud af ca. 16½ Million Milreis eller med Saldo af forskellige Deposita ca. 20 Millioner Milreis. — For 1894 havde Finantsministeren foreslaaet et Indtægtsbudget af Milreis 251 320 930, medens Udgiften var anslaaet til M. 200 655 799, hvilket atter skulde give et betragteligt Overskud. Kamrene kom først til at behandle Budgettet lige i Sessionens Slutning. De havde selv givet Bevilgninger i større Beløb, der kunde været opsatte, men deri erkjendte de intet Misgreb; derimod dissikeredes Regjeringens Budgetforslag uden Barmhjertighed; den nedsatte Kommission troede ikke alene at finde Regnefeil deri paa adskillige Millioner, men den omhandlede de opstillede Tal som „Drømme og finansielle Fantasier, de farligste, der kunne findes.“ Kamrene kom saaledes til det Resultat, at Budgettet ikke alene ikke balancerede, men at der var et betydeligt Deficit. Kun var der Uenighed om, hvor stort dette skulde antages. Det almindelige Ziffer der gjætningsvis opstilledes, var ca. M. 49 000 000. Det gjorde et vist Indtryk, da en Deputeret, Snr. Retumba, opsummerede forskellige ekstraordinære Bevilgninger og fandt, at disse alene udgjorde Milreis 116 000 000. Det maa bemærkes, at Federalregjeringen har i Udlandet at betale £ 5 500 000 om Aaret, der danne Rente af Statsgjæld, Garantier, Betaling af Krigsmateriel og andre staaende Forpligtelser. Det har været Regjeringens Feil altid i de sidste Aar at beregne dette Beløb i Budgettet i Milreis men til en Kurs, der var meget høiere end den gjældende og lidet sandsynlig. Eftersom Kursen gik ned istedenfor op, frembragte selvfølgelig alene dette Beløb i Kursforskjel en betydelig Forværrelse i Budgettet. Efter megen Debat og ret skarp Kritik mod Regjeringen, der saa sent og knapt havde fremlagt Materialet, at alle nødvendige Data ei kunde findes til Bedømmelse, vedtoges for 1894 et Budget med Indtægtsside Milreis 233 521 000 og Udgiftsside M. 250 457 000 eller et Deficit af 17 Millioner Milreis. Heri indgaar imidlertid ikke en extra Bevilgning af 30 Mill. Milreis i Guld til Hær og Flaade (resp. 18 og 12). Alene dette Beløb efter gjældende Kurs kommer op i 70 à 90 Millioner i Papir. Erindres det saa, at Revolten har medført en Række betragtelige Udlæg til Kjøb af Krigsmateriel og Udrustning, at den vil fornødige Reparationer og Fornylser i det Uendelige, og at Toldindtægterne ere gaaede ned, turde det vistnok ikke være pessimistisk at antage, at Resultatet af Finantsaaret 1893 vil være slet, og at der for 1894 vil være et Deficit saa høit, at det vil vække Betænkelighed.

Medens Unionens egne Finantser saaledes for Tiden stille sig i et noget ugunstigt Lys, have de enkelte Stater fremdeles forbedret sine. Rio

Grande do Sul, hvor Borgerkrig i nogen Tid har vedvaret, og hvor Unionen har havt betragtelige Udlæg for at bringe denne tilende, har ikke alene sit Budget i Ligevægt, men ogsaa kunnet skyde til med et betydeligt Beløb til Krigskassen. Minas Geraes, der kan opvise et stort Overskud, voterede under Revolten Centralregjeringen et Tilskud af 4 Millioner Milreis til Krigsomkostninger. Denne Stat har ogsaa besluttet at anlægge ny Hovedstad, i Bello Horizonte; Planlægning er begyndt, og Arbejderne skulle blive storartede. (Her kan i Forbigaaende bemærkes, at Unionens egen Hovedstad maaske vil blive forlagt fra Rio de Janeiro til Højfjeldsvidden i Goyaz, og at Stemning derfor synes at være vundet ved de sidste Begivenheder). Sao Paulo, Pará og Amazonas have store Overskud. Rio Grande do Norte og Parahyba staa ret godt. Bahia og Pernambuco have faaet sine Finantser i Orden. Piahy Goyaz og Matto Grosso behøve endnu Tilskud af Unionskassen.

Det havde været Unionsregjeringens Tanke at indfri 30 Millioner Milreis af alle de af Statens Papirpenge, der vare i Omløb. Der var i saadan Anledning givet Banco da Republica Midler i Guld og Statspapirer. Kun 5 Mill. Milreis blev dog indløst. Den cirkulerende Seddelmasse i 1893 er bleven anslaaet til følgende Tal:

1893. Circulation af Papirpenge:

Statsemissioner i Omløb	Milreis	179 371 166
Heraf indløst	—	5 000 000
	Tilbage	Milreis
Emissioner af Banco da Republica	—	286 585 235
id. af Banco da Uniao	—	54 129 135
id. af Bonus (hvorom nedenfor)	—	42 540 647
id. af Banco do Brasil	—	7 917 350
Tilsammen		Milreis 565 543 533

Som Følge af Krigens Krav er der muligens i dette Øieblik endnu mere Papir i Omløb.

Det er i forrige Aarsberetning omtalt, at Regjeringen ønskede en Sammensmeltning af Banco do Brasil og Banco da Republica og ved Decret af 17 December 1892 beordrede en saadan. Aktionærerne havde intet andet Valg end at finde sig deri, uagtet den ene Banks Stilling var langt gunstigere end den anden. Den første Banks Aktionærer voterede Sammensmeltningen den 7 Januar 1893 den anden den 26 December 1892. De traadte derpaa sammen i fælles Møde den 24 Januar og voterede Statuter, der af Regjeringen bifaldtes under 31 s. M. med Modifikationer. En af disse var, at Bankens Præsident udnævntes af Republikkens Præsident, ligesaa Vicepræsidenten og en Direktør. Efter at Kamrene vare traadte sammen, begyndte de Drøftelse af denne Ordning og vedtog den efter heftig Meningsvexling ved Lov af 22 September. Efter denne Lov skal Bankens Navn være Banco da Republica do Brasil. Dens Kapital skal være 190 Mill. Milreis, der efter et Aar skal reduceres til 150 Millioner Milreis. Den har Emissionsret. Den overtager Befatningen med Betaling paa Brasiliens indenlandske Gjæld og overtager Ansvar for de forskellige Emissioner af Sedler, der ere foretagne tidligere af andre Banker, som have tabt eller nu tabe Emissionsret saaledes som Banco da Republica og Banco do Credito

Popular. De Sedler, der hidtil existere skulle ialfald være indløselige i Guld, naar Kursen i et Aar har været pari, en Bestemmelse, der dog har lidet praktisk Værd. De Sedler, Banken, der nu skal have Eneret til Emission, udsteder, skulle svare til det halve Beløb i Guld i Deposito i Kasse og være indløselige i Guld. Banken har imidlertid ogsaa faaet Ret til at udstede indtil 100 Millioner Milreis af „Bonus“ eller 4 % rentebærende Papirpenge for dermed at give Laan til industrielle Næringer. For- saavidt man havde tænkt, at disse skulde gaa som de øvrige Papirpenge, blev Resultatet en Skuffelse; thi medens vistnok Toldboden tog dem som fuld Betaling af Told, vilde den ei vexle dem, ligesom offentlige Funktio- nærer vægrede sig for at modtage sin Løn i dem. De anvendes saaledes ikke synderlig i den daglige Omsætning. Ved Aarets Slutning antog man, som oven nævnt, at af de 100 Millioner vare 42 Millioner Milreis i Bonus udstedte. Nu turde Adgangen være yderligere benyttet og et noget større Beløb i Omløb.

Aaret var ikke gunstigt for Dannelse af nye Bolag eller til Begyndelse af nye Foretagender. Tvertimod mange af de ældre indenlandske Banker og Compagnier, hidrørende fra den store Spekulationsperiode, indtraadte i Likvidation og viste, hvor letsindig deres Forretningsførelse havde været, og hvor lidet de forstod sig paa sin egen Virksomhed. Man turde haabe, at en offentliggjort Kritik, der sagde „at det og det Bestyrelsesraad kun indbefattede Personer, der vare fremmede for de mest rudimentære Begyn- delsesgrunde af Finanskundskab ligesaavel fra praktisk som fra theoretisk Synspunkt“, ikke passede paa dem alle. Det vakte derfor Opsigt, da en indenlandsk Bankier, Grev Figueredo foretog sig at stifte et nyt Institut „Banco Nacional Brasileiro“, for hvilken Stifteren havde sikret Støtte i Europa. Foretagendet vandt Tilslutning og synes for Tiden at ledes forsigt- tigt. Denne Banks Kapital blev nedsat til 10 Millioner Milreis.

En Række tidligere Concessioner paa forskellige Anlæg af Jernbaner, Kolonier etc. bleve efterhaanden erklærede annullerede, da Betingelserne ei vare opfyldte. Enkelte Jernbaneselskaber, der vare i Forlegenhed i Anled- ning Anlæg af sine nye Sidelinier og Forlængelser, indledede Underhand- lingen om Laan til disses Bygning. Men kun faa havde Held. Den betydeligste Operation af denne Art var et Laan, der optoges af Jernbane- selskabet „Oeste de Minas.“ Det erholdt tillaans i London 4 Millioner £ St. (til 80, og 5 % Rente). Staten gav det sin Garanti for Laanet. Til Gjengæld kom Unions-Regjeringen overens med Selskabet om, da det havde £ 2 700 000 tilovers, at overtage disse til en Kurs af 20 d pr. Milreis, hvorved den, da Markedets Kurs var betydelig lavere, sparede et betrag- teligt Beløb, idet den saaledes yderst billigt fik Guld til sine Betalinger i Europa.

Banco Credito Popular, der tidligere var en seddeludstedende Bank, ændrede Karakter, blev en Hypothekbank og antog Navnet „Banco Hypo- thecario do Brasil“.

De udenlandske Banker, særlig „London Brazilian Bank“ og „London River Plate Bank“ udvidede sin Virksomhed. De dominerede Pengemar- kedet sammen med „British Bank“ og „Banco Allemao“, hvorfor ved gjen- tagne Anledninger fra brasiliansk Side Beskyldninger ere fremkomne mod dem for at drive Kursen ned efter Forgodtbefindende og i vild Spekulation.

Børsen frembød i Aarets Løb ingen synderlig Livlighed, særlig i de sidste Maaneder. Der gaves under 20 April 1893 et Reglement angaaende Børsmæglere og deres Virksomhed. Under 20 Juli gaves et Dekret om

Ihændehaverpapirer, der maatte være forkomne, og om den Vei, hvorpaa den rette Eier skulde gaa frem for at gjøre sin Ret gjældende. Under 15 September gaves et Dekret om Udstedelse inden Bolag af Laane-Obligationer til Ihændehaveren (Debentures). Man haabede ved disse Bestemmelser at bringe Børsens Forretninger og Virksomhed ind i et sikrere Spor.

Pengekursen vexlede meget ligesom i 1892 med pludselige og uventede Sprang saavel opad som nedad. Gjennemsnitlig stillede den sig saa pr. Maaned:

Maaned.	Kurs.	Maaned	Kurs.
Januar	13 à $13\frac{5}{8}$ d	Juli	$10\frac{1}{2}$ à 12 d
Februar	$12\frac{7}{8}$ à $13\frac{5}{8}$ -	August	$11\frac{3}{4}$ à $12\frac{3}{8}$ -
Marts	$12\frac{3}{8}$ à 13 -	September . .	$10\frac{1}{4}$ à $12\frac{1}{8}$ -
April	$11\frac{1}{4}$ à $12\frac{7}{8}$ -	Oktober	$10\frac{3}{8}$ à $10\frac{7}{8}$ -
Mai	$10\frac{1}{2}$ à $11\frac{3}{8}$ -	November . . .	$10\frac{1}{4}$ à $10\frac{1}{2}$ -
Juni	$10\frac{1}{4}$ à 11 -	December . . .	$10\frac{1}{8}$ à $10\frac{1}{4}$ -

Medens Kursen i Aarets Løb var nede næsten ved 9 d, naaede den paa den anden Side ogsaa op til ca. 14 d med Oscillationer opad og nedad, der af den store Almenhed kun vanskelig kunde beregnes. Middelskursen kan for det hele Aar ansættes til $11\frac{3}{4}$ d (i 1892 $11\frac{3}{4}$ d, i 1891 $16\frac{1}{3}$ d, i 1890 $22\frac{5}{8}$ d, i 1889 $26\frac{13}{16}$ d, i 1888 $25\frac{1}{4}$ d). Her handles om Kursen, saaledes som den er givet af Bankerne paa 90 Dages Sigt-vexler.

Rio de Janeiro Toldbod. Da vigtige Byggearbeider ved denne foregaa, er det at forudse, at Indførsels- og Klareringsforretninger snart ville foregaa under betydelig lettede Forholde. De sidste Aars Virksomhed have gjort og ville gjøre Udvidelser nødvendige, baade i Personale og Lokaler. Det maa erindres, at Hovedstaden alene samler flere Toldindtægter pr. Aar end de øvrige Havne inden Unionen tilsammen. Følgende Oversigt over Toldindtægterne er til Sammenligning af ret stor Interesse:

Oppebaarne Toldindtægter.

Aar	Staternes Havne tilsammen (undtagen Rio de Janeiro)	Federal-Hovedstaden (Rio de Janeiro).
1860—61	Milreis 15 424 565	22 134 476
1865—66	— 24 022 799	20 674 129
1870—71	— 35 769 976	32 601 340
1875—76	— 31 837 314	39 363 194
1880—81	— 45 569 781	43 111 326
1885—86	— 45 063 345	43 201 152
1890	— 62 939 745	58 086 733
1891	— 77 080 924	
1892	(mangler endnu)	

Heraf sees, at Handelen i Landet har taget stort Opsving. Kursoscillationer maa dog i nogen Grad tages med i Betragtning. Saaledes repræsenterer ved den sidste Tids lave Kurs de seneste Aar ikke relativt en saa stor Værdi, om Beløbene skulde udtrykkes i £ St. Det kan bemærkes, at det er Toldbodens Agt nu at søge tilveiebragt, regelmæssigen for hvert Aar, Data fra alle Staternes Havne til Udarbeidelse af en fælles Indførsels og Udførsels-Statistik for hele Brasilien, et Arbeide, der ikke vilde blive

noksom vurderet. Af de forskjellige Staters Havne er Santos den vigtigste. Det er oplyst, at Staten Sao Paulo i 1892 betalte i Toldafgifter Milr. 20 000 000. For at lette Virksomheden ved Santos Toldbod bestemtes i Aarets Løb, at der skulde indrettes Toldboder i Staden Sao Paulo og i Juiz de Fora i Minas Geraes. Om de ville blive af praktisk Værd, er endnu for tidligt at sige. Da det bragtes paa Bane at lade Toldafgifterne betale i Guld, traadte under 1ste September 1893 Associação Commercial sammen til Drøftelse af Spørgsmaalet. Den udtalte sig, som Resultat, for fortsat Betalning i Papir, fremkom endvidere med Bøn til Kamre og Regjering om ei at vedblive med Toldforhøielser. Tolden skal fremdeles erlægges i Papir. Men Kamrene paalagde Toldforhøielser paa visse Varer.

Importhandel. Indførselen kjæmpede i Aarets første Maaneder med Vanskeligheder. Først og fremst hidrørte disse fra Toldboden, der kun langsomt udførte sit Arbejde med Fortoldning, hvorved det dog maa erindres, at der for at undgaa de nye Toldpaalæg, der traadte i Kraft fra 1ste Januar 1893, var skeet en forceret Indførsel af alle Varer, der berørtes deraf, i Slutningen af 1892, saa at baade Oplagshuse og Lægtare vare fulde. Herover hørtes talrige Klager. Aarets første Halvdel hengik med en nogenlunde livlig Handelsvirksomhed. Dets sidste Halvdel var derimod noget slap paa Grund af Revolten. Trods alle Vanskeligheder stoppede dog Indførselen ikke, og det kan billigens siges, at de fremmede Handelsskibe med Resiko for Mandskab og for Skrog reddede Rio de Janeiro fra Hungersnød. Aarets Indførselshandel regnes i det hele for betragteligere end 1892, hvor utroligt end dette skulde synes. Af de Varer, der for Norden have Interesse, sees der Forøgelse baade i Klipfisk og Trælast; i Tjære og enkelte mindre Artikler sees der Forringelse.

Vi skulle nedenfor kaste et Blik paa enkelte Artikler, der ere eller kunne blive vigtige for vor Export eller kunne sysselsætte vor Fragtfart.

Tran. Der indførtes fra Hamburg 740 Fade og fra England 350 Fade ialt 1 090 Fade mod 1 036 i 1892. Priserne holdt sig mellem 39 og 48 Milreis pr. Fad mod 18 à 39 i 1892.

Klipfisk. Den samlede Indførsel heraf var 66 622 Bøtter, 11 657 Tønder, 3 027 Halvtønder og 58 828 Kasser mod resp. 49 845, 11 408, 1 595 og 27 669 i 1892. Forøgelsen er altsaa betydelig. Rørelsen paa Markedet var følgende: Der existerede pr. 1ste Januar en Beholdning af 12 944 Colli Fisk. Der ankom i Aarets Løb forannævnte Kvanta ialt 140 154 Colli tilsammen 153 098 Colli. Der forbrugtes i Aarets Løb 133 098. Der var ved Aarets Slutning altsaa paa Lager ca. 20 000 Colli.

Ankomsterne fordelte sig saaledes paa de forskjellige Maaneder:

	Bøtter.	Fra Canada Fade og Tdr.	Halve.	Fra Norge Kasser.
Januar	10 953	4 320	1 500	4 917
Februar	260	5 137	970	5 650
Marts	2 773	1 000	—	8 172
April	6 720	200	100	5 027
Mai	442	1 000	200	4 547
Juni	2 286	—	—	3 272
Juli	3 647	—	—	4 298
August	10 452	—	100	4 821

	Bøtter.	Fade og Tdr.	Halve.	Kasser.
September	6 073	—	137	6 289
Oktober	3 299	—	—	5 861
November	4 994	—	20	3 941
December	14 723	—	—	—
	Ialt 66 622	11 657	3 027	58 848

Priserne paa Klipfisk stillede sig i Aarets Løb saaledes:

Maaned.	Fra Canada.		Fra Norge.
	Bøtter.	Fade og Tdr.	Kasser.
Januar	MR. 39 à 46	MR. 32 à 36	MR. 42 à 48
Februar	- 44 à 48	- 32 à 36	- 43 à 44
Marts	- 45 à 46	- 32 à 38	- 32 à 44
April	- 45 à 46	- 32 à 34	- 32 à 38
Mai	- 45 à 50	- 32	- 37 à 40
Juni	- 48 à 52	- —	- 43 à 45
Juli	- 46 à 50	- —	- 42 à 45
August	- 45 à 50	- —	- 36 à 43
September	- —	- —	- —
Oktober	- —	- —	- —
November	- 42 à 45	- —	- 36
December	- 42 à 45	- 37 à 38	- 47 à 48

Det kan bemærkes, at der ved Siden af canadisk Klipfisk fremdeles er gjort Forsøg paa at indføre amerikansk Fisk for at nyde godt af den ved Traktaten mellem de Forenede Stater og Brasilien fastsatte Toldbegunstigelse.

Imidlertid omtales Varen ikke fordelagtig, idet den er blød og lidet holdbar. Da Konkurrenter imidlertid lære med Tiden, er der her Opfordring for de norske Afskibere dels at følge de nordamerikanske Anstrængelser med Opmærksomhed, dels selv at lægge dobbel Vind paa Omhyggelighed i den norske Fisks Tilberedelse.

Tjære. Der indførtes 11 775 Fade fra de Forenede Stater og 286 fra Europa, ialt 12 061, mod 24 331 i 1892. Priserne vare i Aarets Begyndelse varierende mellem MR. 14 og 25, senere mellem 13 og 24, men holdt sig omtrent saaledes det sidste Halvaar.

Stenkul. Indførselen var noget større end forrige Aar, nemlig 466 616 Tons (mod 454 613 i 1892). Heraf vare 459 108 fra England og 7 508 fra forskellige Lande. Indførselen var næsten udelukkende for Modtagernes egen Regning. Til visse Øieblikke under Revolten blev der dog Efterspørgsel efter Kul, idet Skibningen blev uregelmæssig. Prisen kunde da gaa op til 60 à 70 Milreis pr. Ton. Som Regel vare Priserne nominelle.

Øl. Indførselen faldt til 54 601 Kasser mod 59 243 Kasser i 1892. Aarets Kvantum fordeler sig saaledes: Fra England 2 691 Kasser, Tyskland 39 984 Kasser, Forenede Stater 68 Kasser, Belgien og andre Lande 11 858 Kasser. Priserne vare ved Aarets Begyndelse betydelig højere end forrige Aar, ved dets Slutning stode de som følger:

Bass (Ihlers & Bell) hvidt pr. Dusin	9 500 à 10 000
— (Burk)	9 500 à 10 000
Andre engl. Mærker	nominel
Guinness Stout (sort)	11 500 à 12 200

Dansk Carlsberg pr. Kasse	48 000 à 48 500
— Crystal —	49 000 à 49 500
— Einbeck —	48 000 à 48 500
Tydsck Mainz —	48 000 à 49 000

Cement. Da der har været forespurgt om Handelen med Cement, anføres her følgende: Der indførtes i 1893 125 107 Fade mod 130 340 Fade i 1892. Priserne stode i Aarets Begyndelse og Slutning saaledes for de forskjellige Sorter:

	I Januar.	I December.
White Brothers	15—15 500	12—13 500
Knight Beven & Sturge	15—15 500	12—13 500
Andre Mærker, ligeledes engelske	13—14 000	12—12 500
Tydsck	13—14 000	10—11 000
Boulogne	15 500—16 000	13—13 500
Niel	15 000—15 500	—
Romain Royer	13 000—13 500	—

Smør. Heraf indførtes 57 416 Kasser i 1893 mod 48 945 i 1892, eller en Forøgelse af 8 516 Kasser. Indførselen hidrørte fra følgende Lande: Fra Frankrig 52 498 Kasser, fra de Forenede Stater 870 Kasser, fra Italien 1 827 Kasser, fra forskjellige Lande 2 266 Kasser. Priserne varierede: Forskjellige franske Mærker 2 260 à 2 050 og ligtil 1 980 pr. engl. Skaalpund (Demagny—Isigny, Anatolli, Bretel Frères), dansk 1 980 à 2 000, italiensk 1 980 à 2 000, amerikansk 1 500 à 1 520.

Trælaster. Som nævnt steg Indførselen betydelig. Af Pinho Baltico (svensk, norsk og tydsck Last) ankom 38 126 Dusin i 1893 mod 12 871 i 1892. Priserne vare i Aarets Begyndelse MR. 64 à 66 for rød Furu, og 61 à 63 for hvid, af Dimension 3 × 9 × 14, og i dets Slutning resp. 55 à 57 og 52 à 54 pr. Dusin. Ankomsterne fordelte sig paa de forskjellige Maaneder saaledes: Januar 6 265 Dusin, Februar 3 990, Marts og April Intet, Mai 733, Juni 2 945, Juli 3 388, August 4 795, September 6 101, Oktober 5 641, November 2 249, December 2 018. Lasten modtages af følgende Importhuse: Companhia Geral de Commercio e Industria 12 277 Dusin, Ch. Heckscher & Co. 11 448, C. W. Gross & Co. 4 613, F. P. Passos 4 321, City Improvements 1 390, Alvaros Pollery & Co. 1 712, Walter Christiansen & Co. 969, Norton Megow 767, H. Stoltz & Co. 620.

Af amerikansk Last ankom i 1893 32 863 984 Fod mod 25 101 453 i 1892, eller en Forøgelse af 7 762 531. Fordelt paa de forskjellige Sorter stiller Indførselen sig saaledes:

Pitch Pine. Der ankom 26 439 192 Fod mod 17 383 843 i 1892 eller en Forøgelse af 9 055 349 Fod. Ankomsterne af denne Vare stillede sig saaledes i de forskjellige Maaneder: Januar 1 866 173 Fod, Februar 2 128 906 Fod, Marts 749 786 Fod, April 6 666 326 Fod, Mai 2 559 635 Fod, Juni 4 007 107 Fod, Juli 1 636 220 Fod, August 3 600 775 Fod, September Intet, Oktober 783 070, November 1 716 064, December 725 130 Fod. Priserne vare mellem MR. 64 og 72 pr. Dusin Planker i 1ste Fjerdingaar, omkring 56 i andet, mellem 56 og 58 i tredje og mellem 60 og 62 i fjerde. Det indførte Kvantum fordeler sig paa følgende Afskib-

ningshavne: Pensacola 15 047 257 Fod, Brunswick 5 478 348, Pascagoula 3 248 423, Fernandina 1 264 461, Apalachicola 992 310, Mobile 408 393 Fod.

White Pine. Der ankom i 1893 3 835 470 mod 5 502 161 i 1892 eller en Formindskelse af 1 666 691 Fod. Ankomsterne af denne Vare fordelte sig saaledes paa de forskjellige Maaneder: Januar 196 557 Fod, Februar 964 394, Marts 282 131, April 250 538, Mai 276 529, Juni 171 290, Juli 101 031, August 7 243, September 324 291, Oktober 804 948, November 384 611, December 71 907 Fod. Priserne vare mellem 175—179 Reis pr. Fod i første Fjerdingaar, mellem 170 og 190 i andet, mellem 190 og 230 i tredje og omkring 210 Reis i sidste Fjerdingaar.

Spruce. Der ankom i Januar 949 696 Fod og i Oktober 1 639 626, tilsammen 2 589 322 eller 373 873 Fod mere end i 1892.

Den amerikanske Vare indførtes af følgende Handelshuse og Compagnier med nævnte Kvanta: Companhia Geral de Commercio e Industria 16 077 964 Fod, Companhia Industrial do Brasil 5 367 542, Viuva W. Guimaraes & Co. 3 635 718, F. P. Passos 3 371 218, Companhia Forjas e Estaleiros 1 221 089, Ch. Heckscher & Co. 625 574, Norton Megow & Co. 725 130, Alvares Pollery & Co. 487 205, Wilson & Co. 468 485, P. S. Nicolson & Co. 408 393, G. Gudgeon & Co. 171 290, Watson Ritchie & Co. 164 361, B. J. de C. Souza 71 907, B. Moss 50 454, Phipps Irmaos & Co. 17 654, eller ialt 32 863 984 Fod.

Tændstikker. Indførselen formindskedes i 1893 med 19 108 Kasser. Der importeredes nemlig 4 928 Kasser mod 24 036 i 1892. Fra Tydskland (og Sverige) kom 4 361 Kasser, fra Belgien 15, fra forskjellige Lande 552. Priserne vare i Aarets Begyndelse MR. 250 til 270 pr. Kasse og sluttede i December med 240 à 314.

Salt. Der ankom 70 000 Liter og 600 Tons fra Portugal. Af indenlandsk Salt ankom 42 656 380 Liter i 1893 mod 44 912 036 i 1892. Priserne steg og noteredes fra R. 1 200 til 1 900 pr. Liter.

Tørret Kjød. Der ankom 51 860 060 Kg. i 1893 mod 56 129 570 i 1892 eller en Formindskelse af 4 269 510 Kg. Heraf var 3 827 180 Kg. fra Rio Grande do Sul (mod 5 553 650 i 1892). Priserne vexlede i Aarets Løb mellem 560 og 1 200 for nyt og 440 til 660 Reis for gammelt Kjød fra Uruguay og Argentina og 480 til 700 Reis for Kjød fra Rio Grande do Sul.

Talg. Der ankom 5 256 Fade, 1 041 Halvfade, 7 308 Dunke og 157 Tønder, eller nogen Forøgelse fra forrige Aar. Priserne steg, og stode i fra 800 til 900 Reis pr. Kg.

Jern, Staal og Maskiner. Statistiske Data mangler; men der indførtes ret store Kvanta fra de Forenede Stater, og ei ubetydeligt af svensk Vare.

Handel med Norden. Da Hamburg- Südamericanische Dampfschiffahrts-Gesellschaft har begyndt Fart mellem Rio de Janeiro og Göteborg eventuelt Christiania, vil antagelig den lettere Forbindelse medføre en Udvikling af Handelsforbindelserne med Norden, og lette saavel Afsætningen af vor Trælast og Fisk uden at passere mellem Hænderne i Hamburg som Skibningen af Kaffe fra Brasilien direkte til vore Havne.

Exporthandel. Kaffe. Aaret 1893 var i det Hele gunstigt for Kaffehandelen. Men faa Aar have kunnet opvise saa store Oscillationer i Priser, saa store Ujævnheder i Tilførselen og saamange Skuffelser ligeoverfor enkelte Markeder, hvor stærk og overdreven Spekulation gjorde sig gjældende. Den brasilianske Kaffe havde i Europa at kæmpe med Konkurrence fra Centralamerikas Stater samt Venezuela, medens derimod disse Sorter Kaffe ei voldte noget Tab i den brasilianske Afsætning i de Forenede Stater. Høsten 1893—94 var beregnet til 2 700 000 Sække i Rio og ligesaameget i Santos. Til Rio ankom omtrent det nævnte Kvantum; men det synes, som om Høsten i Staten Sao Paulo har været mindre. Priserne vexlede. For Kaffe No. 7 vare de mellem R. 16 600 og 22 800 pr. Arroba (15 Kg.). Revolten i Rio Havn indvirkede i nogen Grad paa Kaffehandelen, forsaavidt den gjorde Virksomheden vanskeligere. Men den skadede Exporten meget mindre end befrygtet. Nogle Huse lod sine Ladninger istedenfor at komme ned til Rio, indskibe i Santos, i Imbetiba og i Victoria og undgik saaledes Resico.

Følgende Oversigt viser Bevægelsen paa Markedet i de forskjellige Maaneder af Aaret og de gjældende Priser:

Maaned.	Ankomst til Rio. Sække à 60 Kg.	Paa Lager. id.	Udskib. fra Rio. id.	Pris for No. 7. pr. Arroba ($\frac{1}{4}$ Sæk).
Januar	257 353	152 669	250 167	R. 17 100
Februar	259 132	222 200	189 601	18 300
Marts	236 574	168 822	289 952	18 100
April	204 000	189 800	150 879	17 200
Mai	149 237	86 372	252 665	18 800
Juni	177 011	117 928	145 455	20 000
Juli	272 818	228 756	162 000	19 600
August	293 478	283 520	238 674	17 600
September	110 856	189 354	212 166	19 700
Oktobre	134 822	68 217	176 257	22 400
November	215 412	138 536	145 093	22 300
December	267 753	180 293	225 996	22 300
Ialt 2 546 203			2 438 905	

Der udførtes altsaa fra Rio i Aarets Løb 2 438 905 Sække Kaffe.

De vigtigste Afskibere vare: Arbuckle Brothers 281 997, S. Hard Rand & Co. 168 896, J. W. Doane & Co. 143 841, Karl Valais & Co. 133 817, Ed. Johnston & Co. 133 558, Levering & Co. 128 858, Steinwender Stoffregen & Co. 91 434, Wille Schmilinsky & Co. 75 300, Frank Norton & Co. 72 148, Phipps Irmaos & Co. 66 240, John Bradshaw & Co. 61 234, Gustav Trinks & Co. 60 729, Holworthy Ellis & Co. 58 033, Norton Megow & Co. 57 220, Rich. Riemer & Co. 56 794, Forskjellige 660 262, ialt 2 438 891 Sække.

Denne Kaffe afsendtes til følgende Havne: Forenede Stater: New-York 1 254 663 Sække, Baltimore 196 753, New-Orleans 166 984, ialt 1 618 400. Europa: Hamburg 188 553, Triest 131 957, London 73 076, Marseille 69 641, Havre 55 817, Genua 38 219, Antwerpen 15 285, Odessa 5 225, Constantinopel 3 200, Bordeaux 1 904, Bremen 1 600 Venedig 250, Oporto 167, Corfu 100, Neapel 76, Vigo 50, Lissabon 29 og Southampton

3, ialt 585 152. Forskjellige Havne: Capetown 81 079 Sække, Laplatafloden 52 489, Smyrna 1 050, Puenta Arenas 50, tilsammen 134 668 Sække.

Bomuld. Tilførselen til Rio af Bomuld er steget. Dette hidrører derfra, at Varen nu ei alene udføres fra Stedet igjen, men ogsaa at de i det Indre af Sao Paulo, Minas Geraes og Staten Rio de Janeiro værende Spinderier forbruge mere og mere af dette Raastof. Der ankom til Markedet 95 770 Baller hidrørende fra følgende Produktionshavne: Pernambuco 50 288, Parahyba do Norte 18 124, Maceio 900, Penedo 5 141, Sergipe 19 500, Assu & Mossoró 1 614, Ceará 203.

Tobak. Tobakshøsten i Bahia var betydelig. Der ankom til Markedet derfra 1 687 Baller. Ligesaa var Høsten i Rio Grande meget stor. Der ankom 8 000 Baller. Priserne vare for 1ste Sort R. 9000 à 11 500 og for 2den fra MR. 7 til 9 pr. 15 Kg.

Agerbrug. Opmærksomheden er begyndt at fæstes paa Nødvendigheden af at fremme dette. Der er henpeget paa det Ydmygende for Landet i at afhænge af Laplatalandene baade for Kornvarer og Foder og det Bagvendte i, at der paa de store Landeindomme, hvor Kaffe avles, ikke engang dyrkes den Mais, Bønner (feyao) og Grøntsager, der ere absolut uundværlige, og som kunde dyrkes uden Møie eller Bekostning.

Indvandring. Paa Grund af Frygten for Indførsel af Kolera ved Immigranter særlig fra Italien og Tydskland, begunstiges ikke Indvandringen, forbødes tvertimod for nogen Tid, og kan i Aarets Løb ikke siges at have havt nogen Betydning. Af de ankomne vare de fleste Italienerne. Den fra Plantageeiernes Side med Utaalmodighed imødesede Indvandring af Chinesere (coolies) tog henimod Aarets Slutning sin Begyndelse. Med de hidtil ankomne 4—500 er man tilfreds.

Handelstraktaten med Nordamerika er hidtil ikke opsagt. Brasilien finder ei, at den i dethale skader dets Interesser, om det end tror, at dets Udførsel ikke er afhængig af den. For de Forenede Stater har det selvfølgelig ei alene Betydning, gennem denne Traktat at besidde kommercielle Fordele, men ogsaa gennem den, som ene begunstiget, at udvide sin politiske Indflydelse i Landet. Paa vor Handel kan den ei hidtil siges at have havt Indflydelse.

Santos. Angaaende Forholdene i Santos, der for vor Skibsfart have en betragtelig Interesse, udtaler Vicekonsul Nordby i sin Aarsoversigt:

Skibsfarten. Af svenske Seilskibe ankom i 1893 ialt 14 med 7 841 Tons mod 27 med 13 667 Tons i 1892. Der afgik i 1893 ialt 21 med 12 164 Tons mod 21 med 9 602 Tons i 1892.

Af norske Seilskibe i 1893 ialt 50 med en Registertonnage af 32 221 Tons mod 45 med 26 742 Tons i 1892. Der afgik i 1893 ialt 57 med 38 165 Tons mod 77 med 43 687 Tons i 1892.

Af disse Opgaver fremgaar, at Antallet af ankomne svenske Skibe i 1893 viser en betydelig Nedgang mod 1892, medens Antallet af ankomne norske Skibe sees at være noget større end i 1892. I det heletaget viser dog den almindelige Skibsfartsbevægelse paa Santos i 1893 en ret betydelig Nedgang i Sammenligning med de foregaaende 5 Aar, hvad Seilskibe angaar,

medens Trafiken med Dampskibe med sine faste Ruter ikke viser nogen synderlig Forandring.

Af nogle ad privat Vei erhvervede statistiske Opgaver sees det, at der i 1893 er ankommet ialt 364 Dampskibe med 568 833 Registertons og 215 Seilskibe med 130 742 Reg. Tons eller tilsammen 579 med 699 575 Tons. Antallet af ankomne og afgaaede Seil- og Dampskibe i det sidste Femaar (1888—1892) stiller sig saaledes:

Ankomne.	Ant.	1888.	Ant.	1889.	Ant.	1890.
Seilskibe	256	109 985	282	281 716	292	227 855
Dampskibe	495	748 842	263	303 431	351	404 703
Total	751	858 827	545	585 147	643	632 558
Afgaaede:						
Seilskibe	107	54 215	187	190 829	192	195 840
Dampskibe	343	538 768	206	245 137	336	395 937
Total	450	592 983	393	435 966	528	591 777
Ankomne.			Ant.	1891.	Ant.	1892.
Seilskibe			313	138 865	284	117 963
Dampskibe			480	619 152	353	612 437
Total			793	758 017	637	730 400
Afgaaede:						
Seilskibe			282	128 945	280	98 094
Dampskibe			455	566 902	356	556 832
Total			737	695 847	632	654 926

Denne Opgave gjælder kun Skibe i oversøisk Fart. Den ret betydelige Kystfart, hvori flere norske Skibe have været beskjæftigede under Aarets Løb, ansættes til ca. 380 Seil- og Dampskibe pr. Aar med 130 000 Registertons.

Over Importen existerer der ingensomhelst paalidelig Statistik. Man ved kun ved overfladisk Beregning, at den var betydelig mindre end de foregaaende Aar, og at den i 1894 formodentlig vil blive kun Halvparten af Importen f. Exp. i 1889, 1890 og 1891.

Størstedelen af de ankomne svenske og norske Skibe hidbragte Kul fra England, nogle Stykgods fra Tydskland, Salt fra Middelhavshavnene og Riis fra Rangoon etc., ligesom 4 svenske Skibe sees at have hidført Trælast fra Sverige (ca. 847 Ptb. Standards), samt endel Jern. Samtlige afgik atter i Ballast, fordetmeste til Barbados.

Af svenske og norske Exportartikler er der vistnok indført ret betydelige Kvanta svenske Fyrstikker og norske preserveerede Kjød- og Fiskevarer over Hamburg, og svenske og norske Fabrikater vilde formentlig i Staten Sao Paulo med Held kunne oparbejde et rigt Marked for direkte Export af flere Produkter, saasom: Trælast, Jern, flere Jern- og Isenkramvarer, Fyrstikker, Hesteskosøm, preserveerede Kjød- og Fiskevarer, Klipfisk, kondenseret Melk, svensk og norsk Punch etc.

Export. Kaffe udgjør omtrent den eneste Artikkel, der exporteres fra Staten Sao Paulo; men den umaadelige Mængde, der produceres og exporteres af denne Vare, gjør at Staten ansees for en af de rigeste inden hele den brasilianske Republik. Naar man saaledes ser hen til, at der

aarligaars exporteres 2 à 3 Millioner Sække, at Udførselstolden for den fra Staten Minas Geraes over Santos exporterede Kaffe tilfalder denne Stat, maa man kunne danne sig et Begreb om, hvilke svimlende Ziffre Exporten gaar op til. Statistikken over den over Santos i Aarene 1891—1893 exporterede Kaffe stiller sig saadan:

Fra $\frac{1}{7}$ 1891 til $\frac{30}{6}$ 1892	3 557 533	} Sække à 60 Kilos.
" $\frac{1}{7}$ 1892 - $\frac{30}{6}$ 1893	3 421 611	
" $\frac{1}{7}$ 1893 - $\frac{31}{12}$ 1893	1 280 846	

Da der fra Sverige og Norge hyppig udbedes Opgaver over de her etablerede Kaffeexportfirmaer, anføres her en Fortegnelse over de mest anseede Huse tilligemed deres Generalagenter i Europa:

Firmanavn:	Agent i Europa:	
Zerremanner, Bülow & Co.	C. A. Witt,	London.
Goltz, Hayn & Co.	Hayn, Roman & Co.	Havre.
Theodor Wille & Co.	Th. Wille & Co.,	Hamburg.
Henry Walltje & Co.	H. Idén & Co.,	—
A. Trommel & Co.	A. W. G. Hamann,	—
Hafers & Co.	Peiman, Ziegler & Co.,	—
Nossack & Co.	A. Vockeroth,	—
Neumann, Gepp & Co.	Neumann, Gepp & Co.,	London.
Hard, Rand & Co.	Hard, Rand & Co.,	—
Holworthy, Ellis & Co.	David Ellis,	—
	$\frac{11}{12}$ Great Tower St.	
Auguste Zeuba & Co.	Mautandau, Leuba,	Paris.
J. W. Doane & Co.	Schlüter Mack,	Hamburg.
Bradshaw & Co.	John Bradshaw,	London.
Ed. Johnston & Co.	Ed. Johnston & Co.,	—

Kaianlægget. „Companhia Docas de Santos“ skridder raskt fremad, og en større Strækning kunde allerede tages i Brug i Midten af forrige Aar. Følgende Detailler angaaende dette betydelige Havneanlæg burde have sin Interesse: Den færdige Strækning Kaimur udgjør ca. 750 m., hvoraf ca. 680 meter er udfyldt (Hinterfüllung). Kaimurens Høide over Vandet ved Høivande er 1.50 m. og ved Lavvande 3.80 m.; den hele Høide fra oven til Grundplanen er 10.80 m. Af Spor for de transportable Kaikraner er færdig 530 m. af 2.222 m. Bredde og af Dobbeltspor for Jernbanevogne 530 m. à 1.60 m. Bredde. Dampkrane i Brug 2 St. à 6 000 Kg. Løfteevne. Dampkrane endnu ei monteret 1 St. à 20 000 Kg. Løfteevne. Hydrauliske Krane, færdige 10 St. à 1 500 Kg. Løfteevne. Opførelsen af Maskinhuset for disse Krane er allerede saa langt fremskreden, at det inden kort Tid vil kunne sættes i regelmæssig Virksomhed. Den ovenfor nævnte 20 000 Kilos Kran vil maaske kunne tages i Brug i Juni Maaned førstk.

Lagerhuse: Langs Kaien i en Afstand af 11 m. fra Kaikanten er allerede 2 Lagerhuse færdige og i Brug; hvert af disse bedække en Flade af 75 m. $\times$ 23.30 m., 2 andre ville være færdige i Midten af April, og atter andre 2 er under Bygning. Et Femte agtes ligeledes opført, saa at man vel inden Aars Udgang vil have ialt 7 ligestore Lagerhuse med et Fladeindhold af tilsammen 12 232.5 m. Samtlige ere opførte eller opføres af galv. Jernplader parallelt med Kaimuren og i en Afstand fra denne af

34 m. Paa dette 34 m. aabne Rum anlægges en 20 m. bred Vei. Endvidere skal der lige ved Sao Paulo Railway Co.s Station opføres 2 store Lagerhuse, hvoraf et, 140 m. $\times$ 40 m., allerede er paabegyndt. Hvert af de oven omhandlede 7 Lagerhuse er 9 m. høit og forsynet med 6 transportable Heisekraner af 1500 Kilos Løfteevne. Desuden har hvert Hus et 08 m. bredt Hjulspor, der ved Dreieskiver er forbundet med 5 ligebrede Tverspor. Kaikranerne kunne enten levere Varerne i smaa Traller lige ved Lagerhusenes Døre, eller direkte i Jernbanevogne paa det mellem Lagerhusene og Kaimuren anlagte Dobbeltspor.

Ved endelig Fuldførelse af den under Bygning værende Kaistrækning vil en 930 m. lang Losseplads og Lastepads være indvundet. For Bygning gjenstaar 900 m. mod Paquetá og i den modsatte Retning mod Outro-sinhos 2 200 m., saaledes at den projecterede Kailinie ialt udgjør fire Kilometer.

Certepartier. Jeg har ved en tidligere Anledning paapeget Nødvendigheden af Forsigtighed ved Tegning af Certepartier for Santos, ligesom jeg ogsaa har oplyst om, at de store Afgifter ved de nye Kaianlæg, trods gjentagne Protester fra Vicekonsulatets Side, har maattet bæres af Skibene, idet Kjøbmændene har hængt sig ved, at Dokkompagniet holder Skibet ansvarlig for Afgifterne. Protesterne har selvfølgelig kun gjældt de i Dokkompagniets Reglement eller Tarif opførte: „1½ Reis for hver udlosset Kilo“, hvilken Afgift jeg har forment burde henhøre under de i Certepartierne omhl.: „Dues and Duties on the Cargo.“ For imidlertid at have Skibets Udgifter i dette Punkt paa det Rene og for at undgaa Tvivl og Tvistigheder bør derfor Certepartierne indeholde en klar Klausul. Følgende vil formentlig være hensigtsmæssig:

„The following Charges in the Port of Santos are for account of the ship, viz: 500 reis per day per meter of quay occupied by the vessel, & 1½ reis additional per kilo of cargo loaded or discharged; and if ordered to any other wharf or private wharf the freighter to pay any amount exceeding Rs. 40 000 per day.“

Hensigten med dette sidste Tillæg skulde være at forhindre, at Lastemodtageren, ved private Arrangements med Eierne af private Brygger, skulde kunne forøge paa Skibets Bekostning ved at beordre det til en af disse for en ofte ublu „wharfage“ pr. Dag.

Skulde derimod Rederierne ønske helt at være fri for „wharfage“, hvilket muligens kunde være hensigtsmæssig ikke alene paa Grund af Kursens Svingninger (Oscillationer) men ogsaa for at være uafhængig af Dokkompagniets eventuelle Forandring af Taxterne ved Kaianlægget, kunde maaske følgende Klausul anvendes: „All wharfage, dockdues and duties as well as lighterage, if any, for freighters account.“

Ved Stykgodsladninger maa Tidsspilde som Regel forudsættes, idet Skibet ikke beholder sine Udklaringspapirer fra Toldboden, forinden den Fortegnelse, der gjøres over Ladningen af vedk. Toldbetjent, efterhvert som den udlosses, er bleven confereret med det af Kapteinen ved Indklareringen indleverede Manifest. Da Toldbodpersonalet lader meget tilbage at ønske hvad Duelighed og Øvethed angaar, saa hænder det ikke sjelden, at Skibet bliver opholdt indtil 8 à 10 Dage, inden Manifestet er confereret, og enhver Uoverensstemmelse medfører da Mulktlæggelse og Ubehageligheder; disse ere dog hidtil ved Viceconsulatets Intervention ophævede og ryddede af Veien.

Det skal i denne Forbindelse nævnes, at Kapteinerne som Regel vil undgaa alle Vanskeligheder og Tidsspilde ved at vise Venlighed og Opmærksomhed mod den Toldbetjent, der bliver sat til at holde Vagt ved Skibet og kontrollere Udlosningen. Ledsager han dertil denne sin Venlighed med en liden „Paaskjønnelse“, hvilket her i Santos næsten kan siges at være „Custom of the Port“, saa vil han visselig finde sin Fordel derved.

Hvad Toldboden iøvrigt angaar, saa er den ikke tilfulde sin Opgave voxen, og de Klager, der fra alle Hold har været rettet mod den, vil sikkert tiltage i Styrke med et tilbagevendende normalt Forhold i Skibsfarten. De overordnede Funktionærer mangle Energi og Indsigt til at indføre praktiske Systemer inden Administrationen, og det underordnede Personale have altfor smaa Afslønninger og fjerne Udsigter til Forfremmelse, hvoraf Følgen er, at Personalet stadig vexler, saa der altid arbeides med nye Folk, der foruden at være uøvde tillige mangle flere nødvendige Forudsætninger.

Rømning. Der rømte fra svenske Skibe 3 Nordmænd, 7 Svensker og 6 Udlændinge, tilsammen 16. Der rømte fra norske Skibe 15 Nordmænd, 10 Svensker og 23 Udlændinge, tilsammen 48, eller ialt fra svenske og norske Skibe 64. Ved den daglig tiltagende Rømning fra de forenede Rigers Skibe i Begyndelsen af foregaaende Aar, viste der sig en paatrængende Nødvendighed for, at noget maatte foretages til dens Forebyggelse. Der forsøgte med Paagribelse og Arrestationer af Rømningsmændene, uden at dette dog havde den forønskede Virkning. Paa dette Vicekonsulats Initiativ blev der da, som et andet Forsøg, indgaaet en Overenskomst med det herværende engelse, tyske, franske og amerikanske Konsulat gaaende ud paa, at ingen Sømand, der ikke havde sine Papirer (Discharge s. l.) i Orden eller paa anden Maade tilfredsstillende Maade kunde legitimere sig, skulde kunne udmønstres. De respective Konsuler bragte strax denne Overenskomst til Kapteinerernes Kundskab med Paalæg om, at gjøre Mandskaberne bekendt dermed i den mest mulige Udstrækning. Samtidig lykkedes det at paagribe 2 af de værste Rønnere, der ved Politiets Mellemkomst hensattes i Arrest i 20 Dage samt ilagdes en Mulkt af Rs. 200 000 hver for ulovligt Logihold d: Skjulested for de ilandlokkede Søfolk. Resultatet overgik enhver Forventning, idet, siden den omhandlede Overenskomst i Mai Maaned, ca. $\frac{1}{3}$ af de anførte Rømninger have fundet Sted.

Afmønstringer. Der afmønstredes i 1893 fra svenske Skibe: 13 Svensker, 5 Nordmænd, 11 Udlændinge, tilsammen 29; fra norske Skibe: 27 Nordmænd, 11 Svensker, 57 Udlændinge tilsammen 95.

Paamønstringer. Der paamønstredes i 1893 med svenske Skibe: 16 Svensker, 6 Nordmænd, 17 Udlændinge, tilsammen 39; med norske Skibe 43 Nordmænd, 18 Svensker, 103 Udlændinge, tilsammen 164.

Sundhedstilstanden. Dette Kapitel har i de senere Aar været Gjenstand for mange Undersøgelser, Overveielser og Betæneligheder hos vore Redere ved Tilbud af Fragter til Santos.

Det turde derfor her være paa sin Plads at give lidt udførlige Oplysninger desangaaende, specielt hvad Gulfeber-Epidemierne angaar; thi bortset fra smaa Udbrud af Koppeepidemier (Smallpox), der her omtrent aldrig angriber Germanere, existerer der ikke anden Sygdom af epidemisk Natur. En betydelig Forbedring i Stedets sanitære Forholde synes at være indtraadt. Aarsagen hertil tillægges Havnearbeidernes delvise Fuldførelse, samt Opmudringsarbeidernes foreløbige Afslutning, dels ogsaa de foreløbige

Forbedringer — saasom Omlægning af Kloakker, Tilførselen af en rigelig Vandforsyning, Desinfektioner etc. — som Sundhedskommissionen har udført og vedblivende udfører iland.

Som maaske bekjendt, har Santos ikke før i Tiden været noget Pesthul, omend en Gulfeber-Epidemi af mindre Omfang et Par Gange i 70- og 80-Aarene kom til Udbrud. Det var først i 1889 og fremover, da Vandtilførselen og Sundhedsvæsenet ikke længere holdt Skridt med Befolkningens Forøgelse, men især da Opmudringen af Havnen og de nye Havnearbejder paabegyndtes, at Stedet hjemsøgt af regelmæssige, haarde Epidemier. De Midler, der var stillet til Sundhedsvæsenets Raadighed viste sig da for smaa i enhver Henseende til at, Sygdommen kunde rationelt bekjæmpes, ligesom det vel ogsaa tør formodes, at Mangel paa Erfaring, Ansvarsfølelse og en retmæssig Forvaltning af de Summer, der bevilgedes, for en Del bærer Skylden for det sørgelige Omfang, Sygdommen tog i de sidste 3 å 4 Aar.

Saalænge Epidemierne optraadte localt, stod Provindsregjeringen i Sao Paulo og saa paa Sagen med ligegyldige Øine som en Ting, der ikke vedkom den; men da Sygdommen tilslut i 1893 begyndte at udstrække sig til Sao Paulo, blev det den klart, at den ikke længere kunde holde sig passiv, eller forlange, at de med de gjennemgribende Arbejder, der vare nødvendige til Forbedring af de sanitære Forholde i Santos, forbundne Omkostninger skulde udredes af Municipalitetet. Følgen heraf blev, at Regjeringen i Sao Paulo besluttede sig til selv at tage sig af Sagen, og opnævnte strax en paa Omraadet kompetent Mand til at studere Forholdene og presentere Planer til de sanitære Arbejder efter amerikansk Mønster.

Den opnævnte Ingeniør, Professor E. A. Fuertes, skal udføre Arbejderne under Kontrol af en af Regjeringen opnævnt Commission og i Forening med en amerikansk Ingeniør ved Navn Rudolf Herring, der har været Ingeniør Consulent ved de udførte sanitære Arbejder i New-York, New Orleans, Minneapolis, Chicago, Boston og andre amerikanske Byer. Arbejderne i Santos anslaaes til 3 å 4 Millioner amerikanske Dollars og ventes paabegyndte i en nær Fremtid.

Den egentlige Epidemie her i 1893 ophørte i April Maaned, hvorefter der kun forekom enkelte sporadiske Tilfælde indtil i August—September, da ethvert Spor af Sygdommen forsvandt.

Om man ikke helt ventede at undgaa en Epidemi i indeværende Saison (December 1893—Mai 1894), saa troede man dog at have Grund til at haabe, at den vilde blive af mindre Omfang, end foregaaende Aar, dels paa Grund af Skibenes Formindskelse i Antal, dels paa Grund af Sundhedskommissionens stadige Udbedringer, Desinfektioner og Forholdsregler. Man er derfor behagelig overrasket ved, at der indtil Dato kun har forekommet enkelte spredte Tilfælde, ialt ca. 10 å 12, af hvilke de fleste forekom ombord i Dampskibe, kommende fra Rio de Janeiro, hvorfra de altsaa paaviselig have sin Opvindelse.

Ingen af de forenede Rigers Skibe, der under foregaaende Aar besøgte denne Havn, havde Uheld eller Tab ved Expeditionen. Enkelte havde vistnok længere Ophold, men uden at Tvivl eller Tvist opstod med Hensyn til Liggedagspenge, der udbetaltes med ret betydelige Summer. Et Skib erholdt saaledes £ 2 800, et £ 2 100, et 1 560 £ og flere fra 200 til 1 000 £ St. Mange bleve udlossede, inden Liggedagene vare udløbne.

Sundhedstilstanden i Rio de Janeiro var i 1893 bedre end i 1892; men det synes som, om den gule Feber vinder fastere og fastere Fod. Den øgede Folkemængde, Immigrationen, slet Hygiæne og de daarligere Tider have selvfølgelig bidraget hertil. De fattigere Klasser bo tæt sammen og leve daarligt, og Husene staa paa sumpig Grund. De kommunale Autoriteter paa sin Side have forsømt Gaders og Gaardes Renholdelse. I de nordlige Havne optræder Feberen fremdeles og oftere. Det bakteriologiske Instituts Inoculation mod gul Feber ere blevne fortsatte. Da det af Læger imidlertid er bleven mig svaret, at den medfører ligesaa stor personlig Resiko som selve Feberen, har jeg hidtil ikke forsøgt den prøvet mellem vore Sømænd.

I. M. Bolstad.

Tanger.

Aarsberetning dateret 12 Juli 1894.

Skibsfarten 1893.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter. i Kroner.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.		Ant. Tons.		Seilskibe.	Dampskibe.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.				
I. Ankomne:												
Fra fremmede Lande til Hovedst.	-	-	-	-	1	98	-	-	1	98	-	-
„ fremmede Lande til Vicekonsulsstationerne	-	-	4	1 374	9	1 016	6	2 521	19	4 911	-	-
Ialt	-	-	4	1 374	10	1 114	6	2 521	20	5 009	-	-
II. Afgaaede:												
Til fremmede Lande fra Hovedst.	-	-	-	-	1	98	-	-	1	98	-	-
„ fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne	8	918	9	3 396	1	98	1	499	19	4 911	4 680	45 756
Ialt	8	918	9	3 396	2	196	1	499	20	5 009	4 680	45 756

Til Distriktet ankom 3 svenske Fartøier dr. 752 Tons.

Erlagte Konsulatsafgifter af norske Skibe ved Vicekonsulaterne Kr. 224 10, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 112.05, af svenske Skibe ved Hovedst. Kr. 37.33, ved Vicekons. Kr. 10.41, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 5.20. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 154.58.

Distriktet besøgte i Aaret af 23 af de forenede Rigers Skibe dr. 5 761 Ton.

De forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet var i de sidste Aar:

1892 35 Skibe dr. 6 618 Ton	1889 65 Skibe dr. 9 018 Ton
1891 40 — - 6 254 —	1888 49 — - 7 011 —
1890 72 — - 9 795 —	

Der ankom 10 norske Seilskibe dr. 1 114 Ton og 10 Dampskibe dr. 3 895 Ton, ialt 20, hvoraf til Tanger 1, dr. 98 Ton, Casablanca 4, 1 284 T., Mazagan 6, 1 890 T., Saffi 7, 1 541 T., Mogador 2, 196 T.

To norske Dampskibe dr. 687 T. ankom fra Antwerpen med Ladning af Sukker til Casablanca og Saffi, og Resten i Ballast.

15 Skibe dr. 3 627 T., afgik til fremmede Lande med Ladninger af Bønner, Byg etc. 3 Skibe afgik i Ballast til andre Havne i Distriktet.

Det har ikke været muligt at erholde Opgaver over Værdien af Indførselen fra de forenede Riger eller de opseilede Fragter.

v. Tattenbach.

Singapore.

Aarsberetning dateret 5 Juni 1894.

Der ankom med Ladning fra fremmede Lande 25 norske Dampskibe dr. 26 542 Tons og i Ballast 2 Seilskibe dr. 845 T., ialt 27 dr. 27 387 T. For Kul anløb 12 Dampskibe dr. 18 670 T.

Der afgik til fremmede Lande med Ladning 19 Dampskibe dr. 16 655 T. og 2 Seilskibe dr. 845 T., ialt 21 dr. 17 500 T., og i Ballast 6 Dampskibe dr. 9 887 T., ialt 27 dr. 27 387 T., samt efter indtaget Kul 12 Dampskibe dr. 18 670 Tons.

Ingen svenske Skibe ankom.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ø 687.91.

Opgaverne viser en betydelig Tilvæxt mod forrige Aar grundet paa den Omstændighed, at flere Dampskibe seilede i Time Charter mellem Singapore og andre Havne i Østen. Kun 3 norske Skibe bragte Ladning fra europæiske Havne, mod i 1893 otte. Der var ingen direkte Handel med Norge.

Fragter i 1893. Til London med Seilskibe: Sagomel, Vægt, 20 sh. pr. 20 Cwt., light freight: Rattans do. pr. 7 Cwt., sort Peber og Koprah do. pr. 12 do., Bøffelhuder, do. pr. 10 do., garvede do., do. pr. 12. do.

Med Dampskib, Vægt: Gambier og Sagomel . .	22 sh. 6 d	pr. 20 Cwt.
Sago og Perle Tapioca . .	— —	- 18 -
Flake Tapioca	— —	- 14 -
Light freight Koprah og		
sort Peber	25 -	- 12 -
Bøffelhuder	27 - 6 d	- 10 -
Garvede Huder	— —	- 12 -
Gutta Percha	30 -	- 12 -
Rattans	22 - 6 d	- 12 -
Maal: Gummi, Muskatnød etc. .	25 -	- 50 Kbf.

Til Liverpool med Seilskib: Dødvægt 20 sh., light freight, nominelt, pr. Ton efter Tarif. Med Dampskib: 27 sh. 6 d pr. Ton all round.

Til Havre og Hamburg med Dampskib. Dødvægt 25 sh. og 22 sh. 6 d pr. Ton efter Tarif. Light freight 27 sh. 6 d og 25 sh.

Af Seilskibe lastede 3 fra London, 4 fra Liverpool, 8 fra New-York, 2 fra Boston, 1 fra Havre.

Derhos lastede 8 med Trælaster til Hongkong og Shanghai til 7—8 § pr. Reg.-Ton og 11 med Planker for Mauritius for Rs. 20—21.

Til Havnen ankom i 1893 4 435 Skibe dr. 3 519 063 Tons mod i 1892 4 143, dr. 3 280 222.

Importen var i 1893 § 123 974 642 og Exporten § 108 456 082 mod i 1892 § 106 970 062 og 97 850 449. Naar derimod Beløbet beregnes i Sterling til de gennemsnitlige Kurser i disse to Aar, udviser alene Importen en ringe Forhøielse men Exporten en liden Nedgang.

Af Indførselen i 1893 udgjorde Bomuldstøier 3 765 832 pcs., Silke 390 514 pcs., Kul 334 136 Tons, Ris 6 702 383 pcs., Opium 15 397 Kasser, Petroleum 1 028 516 Kasser.

Bomuldstøier udviser en Nedgang, bevirket ved at Exporthandelen fra Saigon nu foregaar direkte paa Grund af den prohibitive Told, der af Frankrige paalægges Varer fra Singapore.

Der udførtes af Kaffe 50 764 pcs., Koprah 484 581 pcs., Gambier 799 994 pcs., Gummi 177 813 pcs., Specerier 925 128 pcs., Tapioca 631 020 pcs., Tin 739 743 pcs.

Fyre. Havnebestyrelsen besluttede i Juni at erstatte Fyrskibet paa „Ajax“ Banken med et Fyrtaarn paa Sultan Banken; men indtil endelig Afgjørelse er truffet om det nye Fyrs Art og Beliggenhed, vil Fyrskibet beholde sin nuværende Plads.

Tidsskugler opstilledes i Aaret paa Fort Canning, med Udsigt over Reden og paa Kaierne; disse Tidssignaler begyndte 8 Juli.

Kurs. En Kommission var nedsat i Aarets sidste Del for at behandle Kursforholdene i Kolonien; men der gjorde sig meget forskellige Meninger gjældende. Omtrent Halvparten af Medlemmerne var stemt for at udstrække den indiske Myntfod til Straits Settlements, medens den anden Halvdel holdt paa, at man skulde tage Sølvkursens Chancer, enten med den nuværende Mynt eller en britisk Dollar. Følgende Tal viser Fluktuationerne i Kursen i Aarets Løb. Det stærke og stadige Fald af Dollarens Værdi forstyrrede i stor Udstrækning Handelen.

		høiest.	lavest.	Slutning.
Bankvexler paa London 4 M.	2 sh. 9 ⁵ / ₈ d	2 sh. 3 ³ / ₄ d	2 sh. 3 ³ / ₄ d	
Sovereigns	§ 8.75	§ 7.30	§ 8.75	
Bankvexler paa Paris a vista	frcs. 3.47	2.85	2.85	
— - Calcutta - -	Rupees 224	179	180 ¹ / ₂	
— - Java - -	Gylden 170	139	139	

I. R. Cuthbertson.

Indhold: Antwerpen S. 678. — Calcutta S. 667. — Guayaquil (Ecuador) S. 673. — Hongkong S. 677. — Kingston (Jamaica) S. 670. — Montevideo S. 659. — Port Louis (Mauritius) S. 675. — Quebec S. 645. — Rio de Janeiro S. 694. — Singapore S. 715. — Tanger S. 714.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 17.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1894.

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

Shanghai.

Aarsberetning dateret 14 Juni 1894.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedst. med Ladning 47 norske Skibe dr. 32 349 Tons og i Ballast 1 dr. 484 T., og til Vicekonsulaterne med Ladning 42 dr. 28 732 Tons og i Ballast 14 dr. 8 978 Ton. Ialt 104 dr. 70 543 Tons, hvoraf Dampskibe 90 dr. 65 921 Ton.

Fra Hovedst. afgik med Ladning 11 norske Dampskibe dr. 6 545 Ton med Ladning og i Ballast 37 dr. 26 288 T., samt fra Vicekonsulaterne med Ladning 24 dr. 14 048 Ton, og i Ballast 31 dr. 23 469 Ton, ialt 104 dr. 70 543 Ton, hvoraf Dampskibe 90 dr. 65 921 Ton. Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedstationen § 355, ved Vicekonsulaterne § 920. Expeditionsafgifter for norske Exp. § 72.10, for svenske § 179.

Ifølge den nylig udkomne Statistik af det kinesiske maritime Toldvæsen var den samlede norske Tonnage paa Distriktets Havne i 1893 123 971 Tons, heri iberegnet 5 Havne, hvori ingen Vicekonsulater findes, nemlig Wuhu med 1 534 Tons, Ningpo med 2 738, Tamsui med 386 Tons, Tainan med 1 154 Tons og Kiungtschau med 1 672 Tons. Dette viser en Formindskelse af 16 302 Tons mod forrige Aar 1892. Tonnagen herude er i Virkeligheden steget, men Dampskibene har gaaet i Fart udenfor Distriktet, i Nabolaget i Hongkong, Japan og paa Sibirien, hvor der ingen Konsulater findes.

De følgende Traktathavne i Distriktet besøgt af norske Skibe: New-chuang 16 236 Tons, Tientsin 7 168, Chefoo 6 736, Wuhu 1 534, Shanghai 61 136, Ningpo 2 738, Foochow 4 222, Tamsui 386, Tainan 1 154, Amoy 13 323, Swatow 4 740, Canton 18 926, Kiungtchow 1 672, ialt 123 971 Tons.

Ingen svenske Skibe ankom til Kina.

112 Pas udstedtes til Missionærer.

Forandringer i Skibsbesætningerne. Der afmønstredes i Shanghai i 1893 fra norske Dampskibe 34 Mand (deraf 15 Nordmænd og 19 Udlændinger) og paamønstredes 47 Mand (deraf 11 Nordmænd og 36 Kinesere.)

Fragter. Der er ikke Anledning til at opgive de opseilede Bruttofragter, da de fleste Dampskibe var i maanedlige Befragtninger t. Ex. 915 Tons

Reg. Damper havde $\$ 4\,200$ pr. Maaned, en 560 Tons Baad $\$ 2\,500$ pr. Maaned, en 485 Tons Damper erholdt paa Høsten $\$ 2\,600$.

Kulfragter fra Kobé til Shanghai var omtrent $\$ 1.15$ fra Januar—April, fra Mai til Oktober $\$ 1$ og igjen $\$ 1.15$ for Resten af Aaret.

Dampskibsfragterne fra New York til Shanghai med Petroleum var 30 sh til 32 sh. 6 d pr. Ton, dog engang saalavt som 28 sh. 9 d. For Seilskibe noteredes 21 og 22 gold cents pr. Kasse. Efter Kjøbmænds Sigende vilde en 4 à 5 ugentlig Linie mellem New York, Japan, Shanghai og Singapore direkte New York betale sig, og man har henledet Mæglerne i New York Opmærksomheden derpaa. Fragtbaadene bør være ca. 2 000 Tons Register med en Fart af 10 à 12 Mil — laste Petroleum i New York og tage Stykgods tilbage.

Fra Batum til Shanghai noteredes fra 8 d til $10\frac{1}{2}$ d pr. Kasse.

Den samlede Drægtighed af kinesiske og fremmede Fartøier i 1893 var for Shanghai Vedkommende 6 529 870 Tons — denne Tonnage fordeler sig saaledes paa de forskjellige Nationers Flag: britiske Fartøier dr. 3 664 175, kinesiske 1 616 135, tyske 470 646, japanesiske 324 359, østerigske 95 984, franske 212 791, norske 61 136, russiske 18 469, amerikanske 44 855 og øvrige Nationer 21 320.

Alle under amerikansk Flag kommende Skibe var Seilfartøier, med Petroleumladninger, en Trade, som uagtet meget lønnende, synes at være helt overladt til amerikanske og britiske Seilfartøier.

Storbritanien indtager som tidligere den første Plads; Tonnagen til alle Traktathavne under Aarets Løb gik op til 18 987 153 Tons eller $\frac{2}{3}$ af den hele Skibsfart — dernæst kommer Kina med 6 817 563 Tons, og i tredje Række er allerede Tydskland med 1 507 563 Tons, saa kommer Japan med 566 379 Tons og derefter Østerrige med 353 530 Tons — det store Ton-antal af det østerrigske Flag skyldes for en Del „Oesterreichischer Lloyds“ Postdampskibe, der anløber Shanghai engang om Maaneden paa Reise til Japan — ellers viser den østerrigske Tonnage en betydelig Nedgang fra 1892 — da Tonnagen gik op til 639 744 Tons. Denne svære Tilbagegang kommer deraf, at den paa Jangtse Floden farende østerrigske Floddamper, der gjorde regelmæssige Ture mellem Shanghai og Hankow, kom under engelsk Flag; den tilhørte som saa mange britiske Baade gjør, Kineserne. For Kineserne er det vanskeligt at faa sine Skibe under eget Flag, da denne Gunst eller rettere dette Monopol kan tilstaaes et Par Selskaber, ei heller er de kinesiske Kjøbmænd begejstret for Drageflaget for deres Fartøier, saalænge de maa betale saa dyrt for Fornøielsen, at neppe noget Udbytte kunde ventes af Fragterne; saa de foretrækker at have Dampskibene under fremmed Flag, i et fremmed Firmas Navn, med en rimelig Commission, samtidig som de har fuld Kontrol over sine Fartøiers Befragtning, Ind- og Udklarering o. s. v.

Kursen i Shanghai taels og mexikanske Dollars paa à vista Vexler, stillede sig to Gange om Maaneden saaledes, taget ved Afgang af hver engelsk Post:

	Taels		shilling pence		Mexikanske Dollars.
Mai	3 sh.	$10\frac{1}{4}$ d	3 sh.	$9\frac{1}{4}$ d	73.23 73.26
Juni	3 -	$9\frac{1}{8}$ -	3 -	$8\frac{3}{4}$ -	73.72 73.32
Juli	3 -	$5\frac{5}{8}$ -	3 -	$4\frac{5}{8}$ -	73.175 73.675
August	3 -	$5\frac{1}{4}$ -	3 -	5 -	73.875 73.375
September	3 -	$4\frac{3}{8}$ -	3 -	4 -	73.575 73.5

Oktober	3 sh.	$3\frac{3}{4}$ d	3 sh.	$4\frac{7}{8}$ d	75.5	78.67
November	3 -	$2\frac{7}{8}$ -	3 -	$3\frac{1}{8}$ -	73.42	73.37
December	3 -	$2\frac{3}{8}$ -	3 -	$1\frac{3}{8}$ -	73.58	73.71

Handel. Toldindtægterne er den sikreste Viser i Tilbagegang eller Tilvæxt i Kinas internationale Handel, og Tolden af Importartiklerne giver et slaaende Bevis paa en Formindskelse. Toldindtraderne var Hkw. Taels 21 989 300 eller Tls. 699 754 mindre end i 1892. De usikre Sølvr priser med en stadig synkende Tendens for Prisen paa Shanghai Tael, der faldt under Aarets Løb fra $3/10$ $7/8$ til $3/2$, forstyrrede ikke alene Importmarkedet men disorganiserede ogsaa Exporttraden.

De væsentligste Indførselsartikler, der har Interesse for Sverige og Norge, var i 1893:

Fyrstikker. Medens der tidligere næsten udelukkende indførtes svenske Fyrstikker, har Japaneserne for en stor Del erobret dette uhyre Marked med sin billige og forbedrede Vare — de har alle Fordele paa sin Side at kunne optage Konkurrencen med Industridrivende i Europa og Amerika — ikke alene i Fyrstikker men paa mange andre Omraader har de vundet Terræn, saasom Bomuldsvarer, kemiske Sager, Papir, Øl, Cement o. s. v. Japaneserne har Raamaterialet i sit eget Land, dernæst billig Fragt, kort Distance og fremfor alt lav Arbejds løn. Svenske Fyrstikker, der kom i Consignation, blev solgt med Tab.

Nedenstaaende Tabel viser ifølge den officielle Statistik, Importen af Fyrstikker; hvor der ikke opgives hvorfra Fyrstikkerne er indførte, kan man med nogenlunde Sikkerhed sige, at de er hovedsagelig fra Japan, medens alle Voxstikker er fra Østerrige.

Newschuang. Vox Gross 807, Værdi Hkw. Taels 697, Træ Gross 124 820, Værdi 73 195.

Tientsin. Træ Gross 500 969, Værdi 241 086; der var megen Efter-spørgsel efter Fyrstikker og Importen viser en Tilvæxt af 17 %.

Chefoo. Træ Gross 229 325, Værdi Hkw. Taels 149 213.

Chinking. Importen af Fyrstikker er forbudt blandt de kinesiske Kjøbmænd for at beskytte lokal Industrien dersteds, de fremmede Importører kan naturlig handle i denne Artikel.

Hankow. Fyrstikker Gross 650 795, Værdi 141 458.

Kiukiang. Importen har tiltaget 8 %. Fyrstikker Gross 31 360, Værdi Hkw. Taels 9 546.

Wuhu. Fyrstikker Gross 253 005, Værdi 60 136.

Chinkiang. De billige japanesiske Fyrstikker dominerer aldeles Markedet, og Importen er 30 Procent større end ifjor.

Fyrstikker Gross 678 575, Værdi 130 685.

Shanghai.

Vox	Gross	36 053,	Værdi Hkw. Taels	11 080
Træ (europæiske)	—	218 733	—	76 088
Træ (japanesiske)	—	1 839 415	—	332 474

Ningpo.

Træ (europæiske)	Gross	17 010	Værdi Hkw. Taels	4 110
— (japanesiske)	—	328 155	—	57 813

Wenchow. Træ (japanesiske) Gross, Værdi 10 629.

Foochow. Her har Importen af japanesiske Stikker steget 28 148 Gross medens den har formindsket fra Europa med 3 581 Gross. Japanesiske Fyrstikker roses af Kineserne baade for deres Billighed og gode Kvalitet. Træ (europæiske) Gross 5 126, Værdi 2 214 Taels, Træ (japanesiske) Gross 141 634, Værdi 31 989.

Tamsui. Træ (japanesiske) Gross 143 300, Værdi 27 992 Taels.

Tainan. Træ Gross 19 292, Værdi 5 704 Taels.

Amoy. Træ (europæiske) Gross 3 589, Værdi 2 377 Taels, japanesiske Gross 522 544, Værdi 80 867 Taels.

Swatow. Træ (europæiske) Gross 675, Værdi 399 Taels, japanesiske Gross 568 775, Værdi 125 178 Taels.

Canton. Træ (europæiske) Gross 550, Værdi 110 Taels, japanesiske Gross 447 839, Værdi 89 389 Taels.

Kowloon. Træ Gross 380 168, Værdi 83 637 Taels.

Lappa. Træ Gross 448 741, Værdi 105 540 Taels.

Kungchow. Træ (europæiske) Gross 138, Værdi 123 Taels, japanesiske Gross 195 250, Værdi 35 276 Taels.

Pakhoi. Japanesiske Gross 373 750, Værdi 81 137 Taels.

Lungchow. Tonkin-Fyrstikker vil snart forplante de japanesiske, som nu er i Brug i det nordlige Tonkin og her. Produktionen af Fyrstikker i Haiphong og Hanoi er ikke paa langt nær saa stor som Efterspørgslen. Der er Tale om at oprette flere Fabrikker i Tonkin, da de kan konkurrere med Japan — som har en Transport af 2 000 Mile — medens Distancen fra Tonkin blot er 100.

Mengtse. Træ (europæiske) Gr. 8 644, Værdi 8 086 Taels, japanesiske Gr. 4 913, Værdi 1 683 Taels. Totalimporten af Fyrstikker til hele Kina var Gross 6 098 356 til en Værdi af Hkw. Taels 1 540 387.

Jern. Totalimporten var:

	Pels.	Værdi Hkw. Taels.
Nailrod	296 926	581 453
Stangjern	107 727	262 062
Hoopiron	15 397	39 172
Plader	38 347	148 618
Wire	61 497	214 141
„Pig“	62 087	80 259
gammelt	501 431	622 527
Spiger	8 128	27 534
Ankere og Kjættinger . . .	11 715	32 922

Petroleum.

Amerikansk . . .	Gallons	36 720 382	4 086 661
Russisk . . .	—	13 286 198	1 484 534

Baade Forbruget af amerikansk og russisk Olie har tiltaget uhyre — den samlede Forøgelse siden 1892 beløb sig til 9 473 000 Gallons; af denne Del bidrog den amerikanske Olie 4 836 000 og russiske 4 637 000.

Petroleum fra Batum bringes nu (1894) i „Bulk“ i saakaldte „tank-steamers“ — allerede to har været her iaar — og Olien pumpes ud paa en Dag og to i et stort Reservoir. Det er Meningen at oprette tanks (Reservoir) i andre Traktathavne efterhvert som Kineserne bliver fortrolig med denne nye Maade at bringe Olien hid paa — for i Begyndelsen for en 3 Maaneder siden, gjorde de Indfødte adskillig Modstand, der først blev ordnet gennem diplomatisk Hjælp fra Peking. Uagtet disse Reservoirer ligger ganske isolerede, og i god Afstand fra kinesiske Huse, havde dog Kineserne i de omkringliggende Landsbyer fattet stærk Mistanke om, at dette farlige Stof vilde explodere og brænde ikke alene Husene op men ogsaa Skibene paa Floden. Olien bringes hertil af de saakaldte „Shell line steamers“ der er bygget — 10 for dette Øiemed — hver paa circa 2 500 Tons Reg. Følgen af dette Foretagende vil vel blive, at den amerikanske Olie for at kunne konkurrere med den russiske maa falde i Pris, og det mener muligens en Reduktion i Fragterne fra New York.

I denne tiltagende Petroleum Trade var flere af Norges største Dampere emploierede.

	Værdi Hkw. Taels.
Smør og Ost	69 261
Stearinlys	89 014
Cement	102 887
Cigaretter	67 942
Cigarer	66 988
Kul Tons 428 940	2 096 063

Kul importeredes væsentlig fra Japan, og flere norske Dampere var befragtede i Kultraden Nagasaki og Moji til Shanghai.

Glas Kasser 111 812		278 775
Vin, Øl og Spirituosa		372 428
Sæbe		387 576
Trælast		1 032 190
Anilin-Farver		1 017 406
Fisk og Fiskevarer		3 111 321
Beche de mar (tørrede Holothuris)		
eller Sjøpølser	Pels.	41 518
Ris	—	9 474 561
Sandaltræ	—	117 887
Søgræs og Agar Agar	—	454 365
Sukker	—	1 549 297
Condenseret Melk	Dusin	45 257
Parfumerier		38 628
Hermetik	Pels.	523
		4 189

De væsentligste Exportartikler vare: The, sort Pels. 1 190 205, Værdi Hkw. Taels 21 940 046, The, grøn Pels. 236 236, Tls. 5 705 291, Brick

Pels. 382 361, Tls. 2 676 514, Silke, raa hvid Pels. 68 051, Tls. 21 847 170, raa, gul Pels. 12 345, Tls. 2 537 757, raa, vild Pels. 13 758, Tls. 1 402 577, „refuse“ Pels. 57 614, Tls. 2 920 083, Silketøjier Pels. 14 611, Tls. 7 847 498, Skind Tls. 1 299 159, Huder, Ko og Bøffel Pels. 95 597, Tls. 752 747, Hamp Pels. 79 661, Tls. 474 344, Straaflætninger Pels. 100 450, Tls. 2 429 079, Kamfer Pels. 32 563, Tls. 711 942, Fjær og Dun Pels. 54 186, Tls. 356 271, Matter, Ruller Pels. 406 806, Tls. 1 466 748, Bomuld, raa Pels. 576 155, Tls. 6 166 182, Horn Pels. 14 541, Tls. 131 230, Papir Pels. 241 915, Tls. 1 756 807, Tobaksblade Pels. 110 513, Tls. 1 203 878, Uld, Kamel og Faar Pels. 130 072, Tls. 1 324 481, Rhabarber Pels. 6 587, Tls. 190 142, Cassia Lignea Pels. 34 328, Tls. 229 689, Fisk og Fiskeriprodukter Tls. 761 190, Frugt, alle Sorter Tls. 778 723, Moskus Pels. 26.33, Tls. 363 098, Galnødder Pels. 47 973, Tls. 570 624, Porcelæn og Fayance Pels. 317 515, Tls. 1 178 834.

Silkehandelen. Sæsonen begyndte godt, men senere blev Markedet forstyrret paa Grund af Sølvr priserne, saa der blev Tab for dem som var engageret i denne ellers saa lønnende Trade. Heller ikke kan det betragtes som et heldigt Aar for The-Exportørerne. Rusland købte 10 000 000 Pund mere end i 1892, medens Storbritannien købte 3 000 000 £ mindre.

Straaflætninger. Kineserne er ligegyldig i Behandlingen af Straaflætninger og Følgen er, at man i England og Amerika foretrækker den japanesiske Vare. Japaneserne giver sig mere Umage med Industrien og leverer en fortrinlig Vare.

Den europæiske Bydel i Shanghai feirede den 17 og 18 November sit femti Aars Jubilæum og Byen var den første Aften klædt i Festskrud og alle Huse uden Undtagelse pragtfuldt illumineret.

Med Jernbanearbejder i Mandtschuriet gaar det langsomt fremad; det vil antagelig vare fire Aar før Tientsin er forbunden med Newchwang og Moukden, som er Hovedstaden i Mandtschuriet.

Sundhedstilstanden var i 1893 god, men nu (Juni 1894) frygter man, at den sorte Pest skal komme til Shanghai — den er allerede i Canton og Hongkong. — Her er taget alle Forholdsregler til at forhindre Indpas af denne forfærdelige Epidemi; desværre holdt Lægernes Udsagn ikke Stik, at der ingen Fare var for Europæerne, for allerede syv Europæere i Hongkong er angreben, to med dødeligt Udfald, rigtignok blandt dem hvis haarde Pligt det var, at udføre Hus til Hus Visitationen blandt Kineserne, som jo ikke er synderlig renslige efter vore Begreber. Over 100 000 Kinesere eller omtrent Halvdelen af Kolonien i Hongkong har allerede forladt Byen, og dagligen forlader 3 à 4 000 Kinesere, saa Handel og Trafik er lammet.

Missionsvirksomheden. Antallet af svenske og norske Missionærer i Kina er steget ganske betydeligt, her er henimod 150 Missionærer. International Missionary Alliance i New-York har engageret en Mængde Svensker i Sverige for Sagen, mod en meget billig Betaling, 200 Guld Dollars pr. Aar. Disse er stationerede i forskellige Landsbyer i den nordlige Del af Provinsen Shansi, hvor Befolkningen ansees for at være nogenlunde stemt mod de Fremmede, som kan tilskrives den store Fattigdom, samt den ofte forekommende Hungersnød i Landet, der er fremkaldt gennem de hyppige Oversvømmelser eller lang Tørke. De fremmede i Kina har tidligere samlet store Bidrag baade her og i Europa og Amerika, som

Missionærerne har fordelt blandt de tusentals Nødlidende, og denne Hjælp har Befolkningen nu i taknemmelig Erindring. Det skal være overordentlig billig at leve deroppe. Maden er omtrent ligesaa billig som Luften, og de svenske Missionærer lader til at være tilfreds med deres Valg. Et større Antal Missionærer ca. 30, er ventendes hertil i Løbet af Sommeren fra Sverige, ogsaa understøttet af „International Missionary Alliance“; — de er alle Folk uden missionær Dannelse, rekrutterede fra de lavere Samfundsklasser.

I Sungpu — en Dagsreise fra Hankow, blev som bekendt ifjor i Juli Maaned to svenske Missionærer, Wikholm og Johanson paa det grusomme myrdet. De afdøde Missionærer troede der var ingen Fare, og stolede som desværre altid er Tilfældet paa Kineserne i deres Emploi. Missionærerne var gjentagne Gange blevet advaret af Vicekonsulen i Hankow og de kinesiske Embedsmænd, at fjerne sig fra Stedet, alt uden Nytte. Det var denne deres Halsstarrighed der bragte Ulykken over dem. Følgen af denne sørgelige Begivenhed var, at Mordene satte hele Fremmedkolonien i Kina i Bevægelse, og en voldsom Agitation blev sat igang i Pressen.

Heldigvis blev denne indviklede og uhyre vanskelige Sag ordnet inden et halvt Aars Forløb paa en for Sverige ærefuld og tilfredsstillende Maade, idet Missionen i Sungpu skal gjenoprettes næste Aar, endvidere betalte den kinesiske Regjering en større Skadeserstatning i Kontanter og Morderne blev straffede paa en grusom Maade.

Iaar er den norske Mission i Yi-ling, to Dags Reiser fra Chinkiang ved Jangtsefloden, bleven ødelagt. Missionærerne Helgesen og Kristensen slap heldigvis derfra med Livet. Underhandlinger om Opreisning er allerede indledet med de kinesiske Myndigheder, men det bør bemærkes at alle Forretninger med Kinesere, og orientalske Folk idetheletaget, gaar uhyre trægt, og lægger Beslag paa en Masse Tid. Antagelig vil denne Sag være ordnet i Slutningen af Aaret.

Missionen har i andre Henseender havt adskillige Uheld paa flere Kanter. Uroligheder har vist sig ikke alene i Hupehprovinsen og Yangtsedalen, men ogsaa i det nordlige Kina, i Byen Singan t. Ex. har de drevet alle Missionærerne paa Porten med Undtagelse af en norsk Missionær, som lader til at være meget afholdt af Kineserne i denne ældgamle store By. Flere Missionærer døde — et Tab som maa beklages var den fremragende svenske Missionær Candidat Emanuel Olsson — to er blevne sindssyge „and last not least“ som var at vente, Sungpumordene med den voldsomme Agitation, det voldsomme Tordenbrag, der fulgte efter paa, har sat ondt Blod i Kineserne og Missionærerne har derved skadet sin egen Sag. Til Ære for de katolske Missionærer og China Inland Missionens Medlemmer maa det bemærkes, at ingen af dem i mindste Mon billigede Fremgangsmaaden i de stadige og tildels usandfærdige Angreb i Pressen.

Carl Bock.

Venedig.

Aarsberetning dateret 29 Juni 1894.

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	15	5 815	-	-	15	5 815	-	-	56 497
„ Norge til Vicekonsuls- stationen	9	3 679	-	-	9	3 679	-	-	16 081
„ andre Lande til Ho- vedstationen	23	25 370	-	-	23	25 370	-	-	321 428
„ andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	3	4 977	-	-	3	4 977	-	-	62 991
Ialt	50	39 841	-	-	50	39 841	50	39 841	456 747
II. Afgaaede:									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	8	3 036	30	28 149	38	31 185	-	-	-
„ andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	3	1 469	9	7 187	12	8 656	-	-	-
Ialt	11	4 505	39	35 336	50	39 841	50	39 841	

Erlagte Konsulatsafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 1 780.09, ved Vicekons. Kr. 449.31, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 224.60. Af svenske Skibe ved Hovedst. Kr. 73.66. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 2 078.35. Expeditionsafgifter af norske Exp. Kr. 188, af svenske Kr. 10.

Skibsfart. Til Distriktet ankom med Ladning 50 norske Dampskibe paa 39 841 R.-T., hvoraf 38 paa 31 185 R.-T., til Hovedstationen og de øvrige 12 paa 8 656 R.-T., til Vicekonsulsstationen, Ancona. I Aar 1892 vare de ankomne Dampers Antal 61 paa 37 444 R.-T., altsaa udviser Aaret 1893 en Mindskning i Antallet af 11 Skibe, men en Forøgelse i Tonnagen af 2 397 R.-T. Kun 4 norske Dampskibe gjorde 7 Reiser i Maanedsbefragtning mellem Distriktet og Syditalien. Forskjellige Aarsager har bidraget til at vanskeliggjøre Konkurrencen, i Særdeleshed at man ogsaa i dette Land har begyndt at bygge flere Smaadampere og desuden den Omstændighed, at et subveneret Ungarsk Dampskibsselskab har oprettet regelmæssige Linier i Middel-Adriaterhavet med meget lave Fragter.

Bruttofragten opgik til ca. Kr. 456 750 mod ca. Kr. 367 600 i Aar 1892 og udviser altsaa en Øgning af ca. Kr. 89 150 i det seneste Aar. Af de til Distriktet ankomne Dampskibe bragte 24 Fisk fra Norge, 15 Kul fra England, 2 Korn fra Sortehavet, de øvrige Vin, Frugt, og Olje fra italienske og østerrikske Havne. Den norske Skibsfart paa Distriktet var af ankomne Skibe i 1889, 22 dr. 14 013 T., 1890, 42 dr. 23 339 T., 1891, 73 dr. 33 674 T., 1892, 61 dr. 37 444 T., og i 1893, 50 dr. 39 841 T.

I disse 5 sidste Aar var Middeltonnagen resp. 637 T., 556 T., 449 T., 614 T., og 796 T. i 1893, der er den højeste som er indtruffet i dette Distrikt.

Et svensk Dampskib paa 1 160 R.-T., ankom med Ladning til Venedig, Bruttofragten var ca. Kr. 13 000; afgik i Ballast.

To Afsmønstringer og to Paamønstringer fandt Sted paa norske Skibe. En Mand rømte i Venedig.

Fiskefragterne var gennemsnitlig fra Finmarken L. 1.40, fra Bergen L. 1.20 à 1.10 pr. Vog paa 18 Kg.

Kulfragterne fra England holde sig mellem 8 à 7 sh. pr. Ton.

Kornfragterne fra Sortehavet stillede sig frcs. 13 à 12. I Almindelighed var Fragtsatserne i 1893 noget lavere end i 1892, og ingen Udsigt til Bedring synes være at vente i den nærmeste Tid.

I Aar 1893 ankom til Venedig tilsammen 3 680 Skibe dr. 1 016 138 T. mod 3 597 Skibe dr. 951 611 T. i foregaaende Aar.

Handel. Fiskimporten fra Norge var i 1893 mindre end i foregaaende Aar. Af Stokfisk importeredes til Distriktet ca. Kg. 2 643 000 mod ca. Kg. 2 870 000 i 1892 altsaa en Mindskning af ca. Kg. 227 000. Til Ancona ankom fra Norge forskellige mindre Partier Klipfisk, tilsammen ca. Kg. 305 000 mod ca. Kg. 500 000 i 1892. Direkte med norske Dampskibe fandt Sted $\frac{3}{4}$ af Importen og ca. $\frac{1}{4}$ indirekte med fremmede Skibe via Hamburg.

Kvaliteten kan siges i Almindelighed at have været god, skjønt ikke fuldt modsvarende herværende Consumenters Fordringer. Søgningen udviklede sig i Løbet af Høstsæsonen ganske livlig, indtil Influenzaepidemien begyndte, hvorefter Forbruget standsede betydelig; dertil kom ogsaa senere pavelig Dispens fra Fastereglernerne, der yderligere indskrænkede Salget af Fiskevarer, saaledes at et ikke ubetydelig Lager af for Tiden omtrent Kg. 400 000 er bleven usolgt i Venedig.

I Begyndelsen af Sæsonen stilledes Priserne Lire 105 for Bergen og Lire 65 for god Finmarksvare, de gik senere op til Lire 112 for Bergen og Lire 80 for prima Finmarksfisk, men faldt mod Foraaret til Lire 105 à 100 for Bergen og Lire 70 à 50 for Finmarksvare. I Ancona holdes Klipfiskpriserne mellem Lire 55 à 58, medens Tromsø og Hyser solgtes Lire 48 à 57, Brosmer og sampietri Lire 47 à 50. Ingen direkte Indførsel af engelsk Klipfisk fandt Sted i Ancona, kun nogle mindre Partier ankom pr. Jernbane fra Neapel, Livorno, Bari etc.

Priserne for Labrador, Gaspé og Newfoundland stilledes Lire 60, 70 à 80 efter Kvalitet, alt pr. 100 Kg. inclus. Told.

Af Yarmouthsild importeredes ca. 12 000 Tdr. Priserne varierede mellem Lire 25 à 30 pr. Td. og gik senere nedover til Lire 20.

En ikke ubetydelig Import af engelsk saltet Sild fandt Sted til Ancona. Kvaliteten var udmærket, men grundet Influenzaen og stærk Konkurrence gik Priserne nedover fra Lire 40 til 25 à 20 pr Td.

Iøvrigt importeredes fra Norge 210 Tdr. Tran til medicinsk og industriel Brug.

Saavidt bekendt er hverken Jern- og Staalvarer eller Træmasse i det sidste Aar bleven importeret fra de forenede Riger til Distriktet.

Fra Sverige ankom et Parti Spaan til Æsker, Kg. 53 558, for herværende Fyrstikkefabrik L. Baschiera & Co. mod forrige Aar Kg. 73 000.

Konsulatet har modtaget en Forespørgsel angaaende Feldspatexporten fra Norge, der til Størsteparten foregaar gennem tyske Mellemhænder og med liden Fordel for de norske Exportører.

Dette beklagelige Forhold synes at kunne blive ændret for Italiens Vedkommende, hvis de norske Producenter skaffede sig en dygtig Agent i Milano for direkte Salg af Varen i Italien, hvoraf ikke saa lidet forbruges her i Landet, da her eksisterer forskellige større Porcellænsfabrikker.

I dette Øiemed maa man vende sig til vor Vicekonsul i Milano.

Høsten var i Almindelighed middelgod, Vinhøsten rigelig.

Sundhedstilstanden i Distriktet var i forrige Aar god, kun nogle isole-rede Koleratilfælde fandt Sted ved den Østerrigske Grændse, iøvrigt optraadte Influenzan ikke saa ondartet som i Vinteren 92—93.

En betydelig Lettelse for Samfærdselen er Emissionen af 1 og 2 Lire Sedler i Stedet for Sølvmynten, der af Agiospekulanter ere blevne exporterede til Frankrig og Schweiz og nu af Regjeringen kjøbes tilbage til at tjene bl. a. som Garanti for disse Sedler. Aaret 1893 var ikke særdeles heldig for Handel og Samfærdsel i dette Konsulatdistrikt, talrige Fallissementer ere indtruffet ifølge Bankkrisen og andre Vanskeligheder.

ærbødigst
C. V. Lexow.

Skrivelse til Indredepartementet fra de forenede Rigers Generalkonsul i Genua.

*dateret 29 Mai 1893 *).*

Paa Generalkonsulatets Anmodning om at undersøge Træmasse-Markedets nuværende Stilling i Milano, i hvis Omegn, som bekendt, de fleste af Norditaliens Papirfabrikker ere beliggende, har den derværende Vicekonsul indberettet, at der erfares for Øieblikket at være stærk Efterspørgsel efter nævnte Vare, saa at endog enkelte Papirfabrikker, for at holde sin Drift vedlige, have seet sig nødsagede til at gjøre Indkjøb af meget smaa Partier, hvor de have kunnet findes.

Indførselen var i de to sidste Aar:

	1892.	1893.
Cellulose	7 449 000 Kilogr.	8 094 000 Kilogr.
Mekanisk Træmasse	4 752 000 —	3 860 000 —
I sidste Aar indførtes:		
fra Østerrige-Ungarn		7 831 000 Kilogr.
- Tydskland		2 019 000 —
- Schweiz		1 940 000 —
- Andre Lande (væsentlig Norge og Sverige)		164 000 —

Det er vistnok sandsynligt, at den nu opstaaede Mangel paa Træmasse meget snart vil blive dækket ved Indførsel fra de nærmestliggende Lande, hvorfra Varen i Særdeleshed indføres, men Generalkonsulatet har dog troet at burde bringe ovenstaaende til det Kongelige Departements Kundskab til mulig videre Underretning for vedkommende norske Producenter, idet Øie-

*) tidligere meddelt i Aviserne.

blikket turde være gunstigt til at knytte Forbindelser paa nævnte Marked, alt forudsat at den store Afstand og de deraf følgende betydelige Transportomkostninger ikke maatte lægge afgjørende Hindringer i Veien for en Konkurrence med de nærmere liggende Lande. Den nu stedfundne Igangsættelse af den norsk-spanske Exportlinie, der én Gang maanedlig udstrækker sin Route til Genua, tør forudsættes i ikke ringe Grad at ville bidrage til Lettelse af Norges Konkurrence paa nævnte Marked.

Generalkonsulatet er for Øieblikket ikke i Besiddelse af fuldt paalidelige Data til at kunne anbefale bestemte Vare-Agenter for Træmasse i Milano, men har i Mangel heraf ved Skrivelse af Dags Dato henstillet til Vicekonsulen dersteds i saa Henseende efter Anmodning at yde norske Producenter fornøden Veiledning.

Vicekonsulatets Adresse er: Corso Venezia 69, Milano. Eventuelle Henvendelser desangaaende bør være skrevne paa Fransk, Tydsk eller Engelsk.

Nürnberg.

Aarsberetning dateret 31 Juli 1894.

Det forløbne Tidsrum er af Vigtighed fordi Regjeringen i denne Tid har lykkedes at afslutte den stærkt efterlængtede Handelstraktat med Rusland, efterat tidligere Traktaterne med Rumænien, Serbien m. fl. var bragt istand. Følgerne af Toldkrigen med Rusland følte endnu i Aaret. Den usædvanlige Tørke bevirkede derhos Fodermangel, der hemmede Landbefolkningens Kjøbeevne. Hertil kom andre Begivenheder, der virkede paa Verdensmarkedet og Landets Export, saasom Uroen i Sydamerika, Sølvets Prisfald og Krisen i de forenede Stater.

Bankforretningerne viste i Aarets Begyndelse stigende Tendents, hvortil de østerrigsk-ungarske Konverteringer ikke lidet bidrog, men gik senere atter tilbage. Til de Papirer, der havde lidt mest og skaffet Landet store Tab, kom nu ogsaa græske. Kriserne i Amerika og Australien og Toldkrigen med Rusland virkede ogsaa hemmende.

Kornhandelen var i Aarets første 8 Maaneder rolig og fik først senere mere Liv. Hvede og Rug faldt langsomt i Værdi, hvorimod Forretninger i Byg og Havre gik bedre, da Priserne steg paa Grund af den mindre Afkastning. Noteringerne var i Gjennemsnit for Byg ca. M. 8, Hvede 7.80, Rug 6.30, Havre 8.50, Hø 5.50 og Halm 3.60 pr. 50 Kg.

Humlehandelen havde i 1893 et af sine sletteste Aar, og trykkedes saameget mere af de ugunstige Forhold i det Hele, som sidste Aars ringe Høst i Tydskland næsten hindrede al Udførsel. Heldigvis var Varens Kvalitet udmærket, især i Bayern. Exporten, der i 1892 var 163 600 Ctr., var i 1893 kun 56 922 Ctr. Derimod indførtes fra England og Rusland 80 314 Ctr. mod i 1892 24 614 Ctr. Omsætningen paa Nürnbergs Marked var 45 700 Baller mod 105 600 Baller i 1892. Til Norge udførtes 1 548 Ctn. mod i 1892 2 038 Ctr. I Oktober indtraadte en stærk Hausse, der kort Tid efter fulgtes af en slappere Stemning.

I Legetøi- og Kortevarebranchen maa det siges, at Exporten viser større Tilbagegang end i Løbet af flere Aar. Omsætningen med Norge og Sverige oversteg ikke det foregaaende Aars desværre ikke betydelige Tal.

Blyantfabrikationens Stilling er ikke egentlig forbedret siden forrige Rapport. Konsumenterne ser mere paa billigt Fabrikat end paa virkeligt fine Varer og der er væsentlig Spørgsmaal om Pris, ikke om Kvalitet. Nürnbergs Blyanters Anseelse i Verden beror ikke saa meget paa den lavere Pris som paa deres udmærkede Beskaffenhed. Hvis den nævnte Tendants vedbliver, befrygtes det at Nürnbergs Blyantindustri snart vil miste Æren af at tilvirke de bedste Blyanter og alene vil beholde den Tilfredsstillelse at kunne sende de fleste ud i Verden. Det amerikanske Marked afspærres næsten ganske ved en Beskyttelsestold af 50 % af Værdien. I Spanien, Italien og Rusland raader lignende Forhold, og navnlig hvad angaar sidstnævnte Land og Østerrige har den tyske Blyantindustri en tung Kamp at bestaa med det derværende indenlandske Fabrikat.

Handelen med Broncefarver gav et tilfredsstillende Resultat formelst livlig Efterspørgsel og de billige Raastofte Tin og Kobber.

Forretningerne inden den elektro-tekniske Branche kunde ogsaa betegnes som gode. Det herværende store „Electricitäts-Actiengesellschaft vorm Schuckert & Co.“ havde hele Aaret 10 Timers Arbejdstid daglig for at kunne effectuere Bestillingerne. En god Faktor for Fabrikationen var den lave Arbejdspris. Stor Virksomhed udvikledes i Bygning af elektriske Centralanlæg og Jernbaner; derimod var Leverancerne til Armeen og Marinen inden- og udenlands ikke saa livlige.

For Vinhandelen indtraf to vigtige Hændelser, Loven om Vinhandel af 20 April 1892 og Handelstraktaten med Østerrige-Ungarn og Italien af 1 Februar 1892, der kan ansees som en betydelig Gevinst for Vinhandelen. Aaret 1892 fandt meget smaa Vinforraad i Producenternes Kjældere. De mest eftersøgte smaa og middels Vine maatte erstattes fra Aargangene 1890—91, medens den ringe Efterspørgsel efter bedre og finere Vine let kunde tilfredsstilles med temmelig betydelige Forraad for 1889 og ældre Aargange. Høsten 1892 var kvantitativt egentlig et Uaar; især gav de gamle Vinbjerge, der havde lidt af Frosten, næsten intet eller lidet næneværdigt Resultat. Mere tilfredsstillende var Udbyttet af de unge Vinbjerge med udmærket Kvalitet. Priserne var strax om Høsten høje, for sædvanlige Sorter M. 40, siden mere, gode M. 60—90 pr. Hl. I 1893 gav ogsaa de yngre Vinbjerge en kvantitativt god Høst, de ældre derimod en mindre god.

Under den enorme Sommersolvarme skulde man kunne have ventet en endnu bedre Kvalitet. Mangel paa Regn standsede Druernes Udvikling. Prisen var ca. M. 32—34 for sædvanlige, M. 36—50 for Mellem sorter og M. 50—90 og mere for finere Mærker. Producenterne havde ventet meget højere Priser og reducerede først sine Fordringer da de mærkede, at Forretningen gik langsommere paa Grund af den projekterede Vinskat.

Tilvirkningen af Brændevin og Æddikke var normal. Den gode Poteteshøst bevirkede, at Prisen paa Sprit, som ifjor blev drevet op ved Hausspekulationer, iaar gik tilbage til et maadeligt Standpunkt. Desuagtet var Forbruget af Spirituosa endnu mindre end i 1892.

Speilglas- og Tinfoлиеindustrien led meget under Trykket af de ugunstige Forhold, navnlig Speilglas, idet Krystalspeilglas yderligere sank i Pris og desværre har naaet et saa lavt Standpunkt, at Noteringerne staaer under Fabrikpriserne. Tinfoлиеforretningen er ogsaa gaaet yderligere tilbage, da den fortsatte Nedgang i Sølvværdien væsentlig har formindsket Udgifterne til Sølvbælæg, hvilket dog i Varighed og Godhed ikke kan sammenlignes med Kviksølv.

Træhandelen. Priserne for saget Trælast var hele Aaret faste og steg mod Slutningen med M. 2—3 pr. Kubikmeter. Der var ogsaa stadig Efterspørgsel efter bedre Sortimentter af Bord; desuagtet lykkedes det ikke at forhøje Noteringerne modsvarende de høiere Priser paa Sagtømmer. Kun med stor Møje opnaaedes en Avance af M. 1 pr. Kbm. for I Bord, for II M. $\frac{1}{2}$ —1. III Bord og II Lægter sælges fremdeles vanskelig og Priserne er yderligere faldt, saa at for disse Sorter ikke engang Tømmerpriserne kan reddes. Hvis det derfor ikke lykkes at forhøje Bordpriserne eller væsentlig at reducere Jernbanefragterne, gaar Sagbrugsindustrien en Krise imøde.

I Maskinbygningen har desværre Frygten for en yderligere Tilbagegang fuldt bekræftet sig. Fra Udlandet kom næsten ingen Bestillinger og inden Riget var Indkjøb af nye Jernbanevogne og Maskiner ringe. I Udlandet udestænges vi stedse mere fra vore hidtilværende Markeder Rumænien, Bulgarien og Tyrkiet af det østerrigske og italienske Fabrikat, der begunstiges af en enorm Beskyttelsestold paa Jernbanevogne og Jernbane-konstruktioner. Med Undtagelse af nogle smaa Bestillinger fra Spanien, Bulgarien og Rumænien var vi ganske henvist til det indenlandske Behov. Vistnok gik Priserne for Raaprodukterne Jern og Træ noget ned, skjøndt paa langt nær ikke i Forhold til Prisfaldet for det færdige Fabrikat.

Jernindustriens Stilling i 1892/93 kan efter Meddelelse fra en Fabrik ikke betegnes som glædelig og er væsentlig slettere end i 1891/92. Behovet for Stangjern steg om Sommeren noget paa Grund af de synkende Priser og gode Høstudsigter, men om Høsten gik Priserne atter ned. Lige-saa med fine Jernplader.

Penselfabrikationen viser nogen Stigning i Afsætningen.

Tobaksindustrien. Det sørgelige Forhold for Røgtobak, bevirket delvis ved stærkt tiltagende Konsumtion af Cigarer og høi Indførselstold paa Virginiastilker har paa Grund af den almindelige Pengemangel og Skatteforslagene antaget en saa betænkelig Karakter, at man kun med Frygt kan se Fremtiden imøde. Cigarfabrikationen gik i det Hele godt og lettedes ved den gode Høst af Brasiltobak, men Gevinsten reduceredes ved høie Indkjøbspriser for Sumatradækblade.

For Stenindustrien kan Aaret betegnes som ugunstigt da Omsætningen reduceredes til $\frac{2}{3}$ mod i 1892, grundet paa den i det Hele trykkede Forretningstilstand, hvorunder ikke blot vedkommende Myndigheder, men ogsaa den private Bygningsvirksomhed indskrænkede sine Udgifter; tilsidst kunde heller ikke det udenlandske Marked længere bibeholdes i sin tidligere Udstrækning, især fordi Byrderne ved de socialpolitiske Love ikke længere tillod Konkurrence med de udenlandske Værker, der kun i ringe Grad belastes deraf.

Nürnberg's 16 Bryggerier forbrugte i Aaret 267 914 Hl. Malt, hvoraf bryggedes 562 619 Hl. Øl. Heraf udførtes 233 758 Hl., hvorhos Byens Befolkning konsumerede 328 861 Hl. eller i Gjennemsnit 211 Liter pr. Person. Byens Folketal var ult. Decbr. 1893 155 312.

Expeditionsafgifterne var M. 194.

Konsulatets Adresse er fremdeles Marienplatz 11.

Bernhard Lang.

Genf.

Aarsberetning dateret 8 Juni 1894.

Følgerne af Ophævelsen af den fransk-schweiziske Handelstraktat udgjør den mest interessante Begivenhed for Handelens Vedkommende i 1893. Det vestlige Schweiz var især udsat for Virkningerne heraf, da Grændsekan-tonerne ikke selv kan skaffe sig de nødvendige Nødvendighedsartikler. Landet synes dog i denne Henseende at have draget sig vel ud af Sagen, og nye Handelsforbindelser er hurtig etableret med Nabolandene. Udførselen fra Frankrig til Schweiz var 180 Millioner aarlig. Tarifkrigen har reduceret dette Beløb med henved Halvdelen, med Fradrag af de Artikler, som ikke er rammet deraf. Østerrige, Italien og Spanien er de Lande, som har havt mest Fordel af denne Tingenes Tilstand, i Sukker og Vin. Derefter kommer Tydskland med Manufakturvarer, Uldvarer og Maskiner.

Af de schweiziske Exportartikler til Frankrige rammes hovedsagelig Bomuld (75—90 %) og Trælast (86 %), Broderier (72 %) Silke (65 %) Uhre (56 %) Modevarer (60 %), Ost (46 %) og Mel (43 %).

Blandt de Artikler som ikke har tabt Noget, kan nævnes Meieriprodukter undtagen Ost, samt Kvæg, Cellulose, Tjærefarver, Maskiner, Straaar-beider, Baand af Halvsilke.

Mange Varer, som Chokolade, Vermouth, Broderier, Læder, Mel etc., har endnu ikke fundet tilstrækkelige Markeder.

Schweiz's Indførsel fra de forenede Riger i 1893 udgjorde: Planker 1 527 Kvintaler, Rujern 10 397 do., Stænger, Skinner, Plader, 3 190 do., do. fine Dimensioner, 12 807 do., Arbeider af Smedejern 105 do., Stene til Polering 599 do., Trykpapir 72 do.

Schweiz's Udførsel til de forenede Riger udgjorde i Kvintaler: Vinsten 59, Værdi frcs. 9 888, Farveextrakter 227, frcs. 20 187, Tjærefarver 126, frcs. 70 441, Planker af blødt Træ, 11 453, frcs. 106 629, Uhrdele 5, 29 668 frcs., dynamo-elektriske Maskiner 18, frcs. 5 600, Maskiner for Møller 169, frcs. 26 068, Strikkemaskiner 8, frcs. 5 590, andre Maskiner 232, frcs. 36 993, Arbeider af Smedejern 1, frcs. 325, Værktøi for Uhrma-gere 12, frcs. 17 259, Chokolade 242, frcs. 83 792, Konditorvarer 70, frcs. 17 919, haard Ost 1 296, frcs. 229 986, Raatobak 71, frcs. 11 050, Likører 17, frcs. 5 723, Trykpapir 3, frcs. 489, Enkelt Traad 29, frcs. 7 474, far-vede Tøier 102, frcs. 47 314, trykket 40, frcs. 25 870, mekaniske Broderier 7, frcs. 26 482, Silke, farvet 2, frcs. 10 140, Sigtedug 2, frcs. 31 433, Halv-

silketøier 8, frcs. 29 870, Schawler 5, frcs. 47 093, Baand af Halvsilke 9, frcs. 45 740, Uldtraad 240, frcs. 165 100, Tøier af Uld 28, frcs. 30 368, elastiske do. 28, frcs. 29 870, Strømpevarer af Uld 33, frcs. 56 025, Uhre af Sølv 52 003 St., frcs. 796 032, do. af Guld, 6 167 Stk., frcs. 333 751, Rujern Kv. 10 397, Stangjern Kv. 3 190, do. tynde Dimensioner Kv. 12 807.

C. F. de Geer.

Moskwa.

Aarsberetning modtaget 5/17 Juli 1894.

Ruslands udenrigske Handelsbilants stiller sig, uagtet Vanskelighederne ved Toldkrigen med Tyskland, for 1893 meget gunstig og udviser for Tiden fra 1 Januar til 1 December 1893 et Overskud af ca. 150 Millioner Rubel. Exporten var 537 Millioner mod 431 i 1892, og Importen 387 Millioner mod 341 i 1892.

Af Kornvarer udførtes i 1893 i Tusinde Pud: Hvede 142 564, Rug 29 388, Byg 99 984, Havre 48 272, Boghvede 1 338, Hirse 642, Mais 14 784, Erter 3 565, Bønner 1 905, Boghvedegryn 951, Hvedemel 2 752, Rugmel 4 182, Klid og andet Affald 11 567.

Af andre Levnetsmidler udførtes for følgende Værdier (i 1 000 Rubel): Poteter 418, Anis 243, Kogsalt 25, Grønsager 389, Frugter 55, raat Kjød 772, saltet og røget do. 386, Svinefedt 773, Ost 173, Smør 3 781, Kunstsmør 159, Æg 12 879 (749 Mill. Stkr.), Eggehvide 296, Sukkermelasse 172, Konfekt og Bagværk 344, Kaviar 1 854, Fisk 1 954, Sandsukker 2 497, fint Sukker (Raffinade) 1 009, Spiritus 2 265, Likører 299, Vin 152, Tobak 1 395, Papiros 303, Cichori 162.

Exporten af Raastoffe og Halvfabrikater viser en Nedgang mod 1892. Værdierne udgjorde (i 1 000 Rubel): Trælast 39 272, Frø 24 156, Malt 1 978, Oliekager af Linfrø 5 145, Hampefrø 724, Solsikkefrø 1 913, andre 1 472, Hø og Halm 1 342, Lin 46 105, Hamp 11 717, Pelsværk 4 948, Huder 6 455, Ben 1 511, Gjødningsstoffer og Phosphorit 409, Hestemanker og Haler 1 460, Børster 5 663, Fjær 1 310, Filler 430, Talg 775, Silkekoner 346, udkjemmet Silke 441, raa Silke 168, diverse Silkevarer 5 993, Cement 20, Kalk 11, Sten, simple 138, Brunsten 2 888, Jernerts 37, Zinkerts 49, Raametal 1 285, Jern 237, Platina 599, Kviksølv 324, Tjære 350, Naphta og Produkter deraf 20 861, Terpentin 823, Bark 27, Farvervarer 73, Potaske 50, Apothekervarer 653, Fiskelim 570, Linolie 110, Hampolie 23, Solsikkeolie 8, diverse Planteolier 201, Humle 2 054.

Exporten af Dyr udgjorde i 1 000 Stkr.: Fugle 4 319, do. og Vildt, slagtet 1 079, Oxer og Kjør 11, Svin 78, Faar 46, Heste 32.

Af Fabrikater udførtes for følgende Værdier i 1 000 Rubel: Teglsten 11, Porcelæn og Fayance 206, Metaller 4 007, Træ 440, Guttapercha 2 268, diverse anden Fodbeklædning 356, andre Lædervarer 101, Matter 182, Hør- og Hampvarer 1 370, Silkestoffer 123, Bomuldsvarer 2 556, Uldvarer 2 270, Linned, Klæder og Peltse 2 016.

Indførselen af fremmede Varer udgjorde følgende Værdier i Tiden fra 1 Januar til 1 December 1893 (i 1 000 Rubel): Korn og Poteter 847, Ris 559, Mel, Malt og Gryn 279, Grønsager 209, Apelsiner etc. 2 733, Frugter og Bær 1 267, Kapers og Oliven 331, Nødder, Mandler og Pistacier 1 419, Krydderier 1 785, Kaffe 6 253, Kakao 569, The 17 177, Tobak 1 517, Cigarer 555, Humle 135, Raasukker 7 210, Raffinade 18, Rum og Arrak 1 599, Vin 7 601, Mineralvand 562, Kogsalt 92, Ost 606, Smør 871, Fisk 567, do. marineret og Kaviar 1 513, do. røget og saltet undt. Sild 223, Sild 9 421, diverse Dyr 1 240, Gjødningsstoffer 1 205, Talg 1 028, Vox 2 249, Huder raa 3 709, do. forarbejdet 3 622, Skind 4 329, Lædervarer 404, fint Træ 241, Korktræ 1 580, Trævarer og Bødkerarbejde 207, Snedker- og Dreierarbejde 933, Teglsten 1 334, Lerrør 176, Lervarer 456, Glasvarer 1 672, Stenkul, Torv 11 527, Cokes 2 228, Tjære, Harpiks etc. 921, Harpiks 1 193, Gummi, Kautschuk og Guttapercha 6 056, kemiske Produkter og Materialier 12 453, fede Planteolier 5 286, Kokos- og Palmeolier 785, vellugtende Olier 395, hermetiske Varer 600, Farver og Farvevarer 12 272, uarbejdet Metal 44 589, (heraf Jern 10 336, Staal 4 987, Kobber 9 803), Guldvarer 245, Sølvvarer 315, Platina 35, Metalvarer 15 931, Maskiner og Apparater 26 915, (deraf Landbrugsmaskiner 3 592), Urmagervarer 3 515, Musikinstrumenter 919, Vogne 901, Søm og Flodfartøier 3 171, Træmasse og Cellulose 1 381, Skrivpapir 4 138, Billeder og Bøger 1 916, raa Bomuld 53 387, raa Jute 2 691, Lin og Hamp 108, raa Silke etc. 4 832, Uld 14 475, Bomuldsgarn 4 046, Garn 320, Silke og Silkegarn, ufarvet 6 081, farvet 442, kjæmmet Uld 11 907, Bomuld, vævet 2 135, Hamp- og Linvarer 1 255.

Handelens gunstige Stilling i 1893 skrev sig for det Første fra Aarets meget gode Høst, der gav et betydeligt Overskud over det gennemsnitlige Udbytte for fem Aar.

Nishny Messen i 1893 forløb paa gunstigste Maade og Tilførselen saavel som Handelsomsætningen overtraf væsentlig de foregaaende Aars. Betalingerne kom godt ind og Forretningerne blev tilfredsstillende afviklet. Tilførselen var 167 Million Rubler eller 22 Mill. mere end i 1892. Der solgtes for 152 Millioner eller 18 Millioner mere end i 1892.

Rubelkursen holdt sig i 1893, takket være Landets gode økonomiske Stilling og de af Finantsministeriet mod Spekulationen trufne Forholdsregler, meget stabil. Den laveste Notering paa Berlins Børs var i Januar 1893 203.25 Mark for 100 Rubler, den højeste i Juni 217.20, Slutningsnotering ult. Decb. 215.75.

Paa Moskvas Børs noteredes 30 Decb. 1893 for 3 Maaneders Vexler:

London	Rs. 93 20	for	£ 10
Paris	- 37.5	-	frcs. 100
Berlin	- 45.65	-	M. 100

Den russiske Industri er i stadig sund Udvikling og gjør meget lovende Fremskridt. Paa Forbedring af Kommunikationerne arbejdes energisk ved Anlæg og Udvidelse af Jernbaner, saaat Handelen stedse aabner nye Markeder og Jordens Rigdomme stedse gjøres mere tilgængelige.

N. Winkel.

Lübeck.

Indberetning dateret 23 Juni 1894.

Uldmarkedet i Lübeck, der holdes den 20 og 21 Juni, har som paa de andre Steder, sin største Omsætning om Morgenens første Markedsdag. Markedet aabnedes Kl. 7 og de udbudne Partier blev for det Meste rømmet inden 4—5 Timer. Tilførselen var ca. 4 600 Ctr., ca. 100 Ctr. mere end 1893, og Vadskningen var i det Hele tilfredsstillende. Kjøbere og Sælgere var i Begyndelsen reserverede, og først Kl. $\frac{1}{2}$ 9 bestemte de sidste sig til at antage de gjorte Tilbud, der var 5—10 Mark under Priserne 1893.

Grov eller saakaldt Klufswolle betingede 80—90 Mark, Middelsorter 90—100, finere Vare 100—118 M.

Güstrow 21 og 22 Juni. Ligesom i 1893 udbødes ca. 10 000 Ctr.; men medens i 1893 ikke mindre end 1 500 Ctr. var overlagret Uld, opgik Beholdningen af gammel Vare iaar kun til 300 Ctr. Vadskningen synes i det Hele at have været tilfredsstillende, men paa Grund af det regnfulde Veir udbødes mere uvadsket Uld end sædvanlig. Middeludbyttet var 4 Th pr. Faar mod $4\frac{1}{2}$ Th i 1893. Markedet havde en slæbende Gang, og Kl. 11 første Markedsdag var kun $\frac{2}{3}$ af Forraadet realiseret. Ellers sker Salget meget hurtigt, saasnart Prisen først er fastsat. Ulden betales høiere end i Lübeck og Prisen varierede mellem 110 og 116 M., hvilket dog var ca. 6 M. mindre end i 1893. Ved Markedets Begyndelse betingede enkelte Partier finere Vare 125 Mark, men en vigende Tendents gjorde sig snart gjældende. Uvadsket Uld solgtes til 41—50 Mark.

Rostock 22 Juni. Tilførselen var begrændset til ca. 2 000 Ctr. vadsket og uvadsket Uld mod 3 000 Ctr. i 1893. I det Hele var Priserne 5—6 Mark lavere end i 1893. Ringere Sorter saakaldt Bondeuld, solgtes til 100 M. og derunder, Middelsorter og finere Vare betingede 104—115 M. Paa Grund af Konkurrencen med transatlantisk, især australisk Vare samt almindeligere Anvendelse af de billigere Surrogater Shoddy og Bomuld ved Uldfabrikationen synes den tyske Uldproduktion at gaa tilbage.

Lübeck II. *)

Skrivelse dateret 18 August 1894.

Efter nu offentliggjort statistiske Opgaver meddeles Følgende over Lübecks Handel i 1893:

Hele Indførselen i Aaret udgjorde 8 910 667 metr. Ctr. mod 8 853 013 metr. Ctr. i 1892, og Udførselen 5 446 000 metr. Ctr. mod 5 615 391 metr. Ctr. i 1892. Værdien af Indførselen beregnes til 274 300 000 M. og af Udførselen til 226 700 000 M.

Skjøndt Totalexporten gik tilbage, er dog Udførselen søværts i Aaret betydeligere end nogensinde før.

*) Se No. 5 pag 72.

Hele Tydscklands Udførsel steg i 1893 7 % i Vægt, men Stigningen i Værdi var ringe. I Østersøhavnene og særlig i Lübeck er i de sidste Aar Handel og Søfart gaaet tilbage.

Indførselen af norsk Sild foregik som sædvanligt over Hamburg og Kjøbenhavn. Den direkte Indførsel fra Norge indskrænkede sig til en mindre Del Ansjos.

Indførselen fra Sverige søværts udgjorde 1 367 371 metr. Ctr., deraf Trævarer 820 884, Fyrstikker 22 225, Fisk 103 026, Granit og Teglsten 120 990, Kvæg 26 057. Indførselen af Trævarer gik ned med næsten 20 %, af Fyrstikker med 30 000 m. Ctr. og af fersk Sild med 40 000 m. Ctr. Den formindskede Sildeimport havde sin Grund i den stærke Kulde fra Midten af Januar til sidst i Februar. Efterat ved en Politiforordning af 23 April sidstl. et Kvægmarked er aabnet ved det herværende Slagterhus, er Importen af svensk Kvæg atter tiltaget. Kreaturerne sælges mest til Opkjøbere fra Rhinprovindsen og Westphalen, hvorpaa de i Lübeck strax slagtes, samt Kjød og Huder med Jernbane befordres til Bestemmelsesstedet. Inden Kvæget landsættes, godtgjøres ved Besigtigelse, at intet Dyr er behæftet med Mund- og Klovesyge. Veterinærens Salær herfor er 30 pf. for hvert Dyr. I Kiel er denne Afgift nylig forhøjet til 1 M. 50 pf. pr. Stk. for Oxer og Kjør og 1 M. for Ungkvæg.

De tidligere Aars Overspekulation i Bygningsvirksomhed indvirkede skadeligt paa Trælastmarkedet, og Omsætningen var træg. Da Finland og Rusland ved forhøiede Toldsatser var udelukket fra det tydske Marked, steg Gran for Høvlerierne fra 5—7½ %. Bredere Dimensioner betingede endnu høiere Priser, saameget mere som Tilbudet deraf fra Memel og Königsberg var mere begrændset end før. Tilgangen paa smalere Bord var stærk.

Indførselen af Tyttebær fra Sverige var større end noget tidligere Aar og opgives til 11 618 metr. Ctr.

Udførselen til Norge fra Lübeck opgives til kun 2 174 metr. Ctr. til antagen Værdi 216 985 Mark mod i 1892 og 1891 henholdsvis 3 180 og 2 410 metr. Ctr. til Værdi 325 477 og 361 413 M.

De væsentligste Exportartikler var (i metr. Ctr.): Bomuldstøier 13, Blyhvidt 1, Bøger, Kobberstik og Musikalier 11, Konserver 4, Fjær 27, Frø og Planter 94, Farvestoffe 11, Glas og Glasvarer 15, Gummi- og Gut-taperchavarer 7, Haar- og Børster 3, Humle 10, Instrumenter 5, Korte-varer 7, Isenkramvarer 224, Lin- og Jutevarer 14, Læder og Lædervarer 23, Maskiner og Maskindele 68, Filt 3, Lin og Hamp 5, Legetøi 7, Ler og Lervarer 706, Mineralvand 9, Modevarer 4, Ost 159, Papir, Papirfabrikater og Pap 53, Pianoer 11, Porcelæn og Fajance 3, Smør 52, Possementmagerarbejde 3, Stivelse 12, Sæbe 4, Uldgarn 11, Sukkerfarve 11, Skraber 5, Vin paa Fad 18, paa Flasker 12, Uldvarer 46.

Om Sommeren har Lübeck Forbindelse med Christiania over Kjøbenhavn hver Tirsdag, Torsdag og Fredag Kl. 5½ Eftm.

Indberetning dateret 25 August 1894.

Som Tillæg til Aarsberetningen for 1893 har jeg den Ære at oversende følgende Opgaver over Handels- og Søfartsforholdene i **Kiel**:

Af Seilskibe ankom fra Norge 9 dr. 1 289 Kbm. mod i 1892 2 dr. 251 Kbm. Fra Sverige 1893 292 dr. 77 573 Kbm.

Af Dampskibe ankom fra Norge intet, fra Sverige 123 dr. 75 899 Kbm.

I den ved Elven Swantines Udløb i Kielerbugten beliggende By Neumühlen med den største Vand- og Dampmølle paa det europæiske Fastland indklarerede fra Sverige 5 Skibe dr. 1 931 Kbm., fra Norge intet, hvorimod der til Norge afgik 1 Seilskib dr. 1 335 Kbm. og 26 Dampskibe dr. 25 256 Kbm.

Trafiken med Norge viste en Tilvæxt mod 1892. Vareomsætningen opgives i metriske Ton saaledes:

Indkommende	668 Ton mod 136 i 1892
Udgaaende	170 — — 125 . —

Hele Antallet af til Kiel ankomne Skibe var i 1893: 1 950 Seilskibe dr. 225 764 Kbm. og 1 932 Dampskibe dr. 1 351 302 Kbm. I Dampskibstrafikken deltog 2 349 tyske dr. 1 510 939 Kbm., 1 167 danske, 745 782 Kbm., 107 engelske, 267 706 Kbm., 212 svenske, 146 774 Kbm., 12 norske, 24 338 Kbm., 14 russiske, 11 288 Kbm., 2 hollandske, 2 686 Kbm.

I hele Søfarten paa Kiel deltog Dampskibene med 50 % af Skibenes Antal, 86 % af Kubikindholdet og 73 % af optaget Skibsrum. Seilskibenes Tal var følgende resp. 50, 14 og 27 %.

Havnen var hele Vinteren isfri.

Foruden Trævarer, Korn, Smør og Stenkul, var før Februar 1892 Kvæg en vigtig Import- og Transitartikel i Kiel. Det meste Kvæg transiterede til Hamburg; Resten gjødedes i Provindsen Schleswig-Holstein og solgtes med Fordel. Handelskammeret i Kiel har siden Februar 1893 gjentagende søgt at formaa Regjeringspræsidenten i Schleswig og Agerbrugsministeren i Berlin til at formilde eller ophæve Importforbudet mod dansk Kvæg. Siden 10 Juni 1893 kan vistnok jydsk Kvæg under Iagttagelse af foreskrevne Forsigtighedsregler befordres paa Jernbanen over Wamdrup til Slagtehusene i Hamburg og Kiel, men søværts fra de danske Øer importeret Kvæg maa umiddelbart efter Ankomsten til Kiel nedslagtes. Efterat ved en Forordning af Regjeringspræsidenten i Schleswig af 15 Februar 1894 Importen af svensk Kvæg paa Grund af nogle mistænkte Sygdomstilfælde i Skaane var blevet ganske forbudt, søgte ogsaa Kiels Handelskammer om Ophævelse af dette Forbud eller ialfald om Tilladelse til at indføre svensk Kvæg paa Betingelse af umiddelbar Nedslagtning. Hidtil har Andragendet ikke havt nogen Følge. Den preussiske Regjerings Fremgangsmaade kan saameget mindre forklares, som Mund- og Klovesygen i de sidste Aar har været meget udbredt i Nordtyskland, især Schleswig-Holstein og Mecklenburg.

Importen til Kiel af fremmed Hornkvæg var i 1893 fra Danmark, 7 388 Stk., Sverige 1 567, ialt 8 955, mod i 1892 21 782 og 1891 21 770 Stk.

Det er før meddelt, at Politiveterinærens Gebyr den 17 April 1893 er forhøjet af Regjeringspræsidenten fra 30 pf. til 1 Mk. 50 pf. for Besigtelse af fuldvoxent Kvæg og til 1 Mk. for Ungkvæg.

I 1892, Aaret før Importforbudet, transiterede fra Danmark 85 459 Stkr. Svin.

Af Trævarer indførtes:

	1893.	1892.	1891.
fra Sverige Kbm.	49 047	53 534	49 236
- Norge —	955	226	1 029
- Finland og Rusland —	16 195	25 413	29 137
- de gamle preussiske Provindser —	36 505	36 913	48 848
- andre Havne —	2 685	1 894	2 848
	Kbm. 105 387	117 387	131 123

Importen af Jernbanesviller fra Rusland og de gamle preussiske Provindser var meget begrændset og opgives til 66 460 Kg. for 1893 mod 436 888 Kg. i 1892 og 444 917 Kg. i 1891.

For Trælastpriser og Fragter redegjordes i No. 1 af Aarsrapporten.

Importen af Kul og Cokes var 232 011 Ton, hvoraf 77 % fra Skotland, 13 % fra England og 8 % fra Wales. Heri deltog 136 tyske, 53 engelske, 4 svenske, 3 norske, 2 russiske og 1 hollandsk Dampskib og et norsk Seilskib. Kulfragterne fluktuerede og var pr. Keel:

	ab Newcastle.	ab Firth of Forth.
Jan.—April £	4 $\frac{1}{2}$ —5 $\frac{3}{4}$	£ 4 $\frac{1}{2}$ —5 $\frac{3}{4}$
Mai—Juli -	4 $\frac{1}{2}$ —5 $\frac{3}{4}$	- 4 $\frac{1}{2}$ —5 $\frac{3}{4}$
August—Decbr. -	5 $\frac{1}{2}$ —5 $\frac{3}{4}$	- 6 $\frac{1}{2}$ —8

Mod Aarets Slutning klagedes over det lange Ophold paa Aflastningspladserne i Firth of Forth. Fra Englands Vestkyst betaltes £ 5—6 pr. Keel.

Man paastaar, at de i 1892 af Tyskland indgaaede Handelstraktater og Differentialtolden paa russisk Korn har bidraget til at indskrænke Kiels Kornhandel og i høiere Grad end før overflytte den til Hamburg, der ved sin geografiske Beliggenhed er et naturligt Oplagssted for den transatlantiske Kornimport. Man haaber dog nu paa en Forandring til det Bedre paa Grund af den indgaaede Handelstraktat med Rusland og Ophævelsen af Fordringen paa Identitetsbeviser ved Udførsel af malet Korn. Hvedeimporten var i Aaret begrændset til 10 588 metr. Ton, hvoraf Halvdelen kom fra New York, $\frac{1}{4}$ fra Rumænien og Resten fra Østpreussen og andre tyske Havne. Tilførselen paa Jernbane af Korn fra Hamburg var betydelig.

Man klager over Konkurrencen med dansk Smør paa det fremmede Marked, og over den ringe Holdbarhed af den i Blikdaaser til de varme Lande exporterede schleswig-holstenske Vare. Smørpriserne i Provindsen beror mindre paa Noteringerne paa det engelske Marked end paa Efterspørgselen fra Hamburg, hvortil store Kvantiteter schleswig-holstensk Smør „ompakkes“ for Export til England.

Efter Board of Trade var Importen af tysk Smør:

1893	164 984 Cwt.	1890	104 450 Cwt.
1892	124 233 -	1889	111 027 -
1891	115 509 -	1888	160 915 -

Gjennemsnittspriserne for Smør i Kiel, 1ste Kvalitet, var pr. 50 Kg.:

1893 . .	103 Mark	1891 . .	112 Mark	1889 . .	108 Mark
1892 . .	113 —	1890 . .	104 —	1888 . .	97 —

Hele den udenlandske Fiskeimport til Kiel søværts opgives for 1893 til 5 009 341 Kg. mod 6 549 121 i 1892 og 5 063 256 i 1891. Om den vistnok ikke ubetydelige Indførsel over Fredrikshavn mangler Opgave, ligesaa over Udførselen fra Kiel paa Jernbane i 1893, der i 1892 udgjorde 2 958 050 Kg. For Røgerierne ansees Aaret 1893 som fordelagtigt.

Foruden de før i Kiel gjængse,

for Søfarten vigtige Sædvaner,

hvorfor tidligere er redegjort (i Beretningerne for 1892 No. 22), er efter Handelskammerets Opgaver adskillige andre Kutymmer blevet almindeligt vedtagne:

1. Ved Fragtoppgjør befølges den sidste før Udlastningen i Hamburg note-rede Sigtkurs, hvorved man beregner Gjennemsnittet mellem høieste og laveste Notering.
2. Ved Lastning af Trævarer vedvarer om Sommeren Arbeidstiden for Seilskibe fra Kl. 6 til 12 Form. og fra Kl. 1 til 6 Eftm. (resp. fra Kl. 2 til 7). Om Vinteren befølges Toldkammerets Arbeidstid, der retter sig efter Dagslyset. Dampskibe kan med vedkommende Told-myndigheds Tilladelse arbeide længere paa Aftenen. Ved Losning af Trævarer ansees et Seilskib, der indtager indtil 100 Std. inkl., at kunne levere 10 Std. daglig; større Skibe 12—15 Std. For Dampskibe gjælder som Regel, at saameget modtages, som kan leveres.
3. Ved Losning af Stenkul ansees Dampskibe paa 600—800 Ton at kunne losse ca. 250 Ton daglig; større ca. 300 Ton daglig.
4. Er der i Certepartiet stipuleret, at Skibet skal losse efter Tur, be-gynder Liggedagene saasnart de før til samme Modtager med samme Slags Last ankomne, allerede indklarerede og til Losning færdig an-meldte Skibe er udlosset. Losningen af samtlige Turskibe skal ske uden Afbrydelse og inden aftalt eller brugelig Tid.

Leonard Åkerblom.

Smyrna.

Indberetning dateret 15 Mai 1894.

Jeg har den Ære at meddele, at Huset „Fauta“ af Triest har befragtet 7 norske Dampskibe til at udføre en direkte Linie fra Triest til Konstanti-nopel med Anløb af Mitylene, Smyrna, Dardanellerne og Saloniki.

En anden Linie vil blive dannet mellem Smyrna, Syra, Piræus og Kreta, hvorved Varer vil blive ført i Transit til Triest.

„Deutsche Levant Linie“ i Hamburg har ligeledes begyndt at befragte norske Dampskibe til Fart mellem Hamburg, Liverpool, Antwerpen, Piræus og Smyrna. Dampskibet „Sultan“ fra Tønsberg er befragtet til dette Sted og ventes i disse Dage.

Stettin.

Indberetning dateret 20 Juni 1894.

Herved tillader jeg mig at afgive Indberetning om dette Aars Uldmarked.

Den allerede i flere Aar iagttagne Tilbagegang i Konfluxen til det herværende Uldmarked er i dette Aar yderligere tiltaget. Produktet var delvist godt, delvist mindre godt; ikke sjelden led Ulden af Fugtighed, bevirket ved det vedholdende, vaade Veir. Vægten var i det Hele mindre end i forrige Aar. Forretningen var ved Markedets Aabning slæbende, da Sælgerne stillede sig tilbageholdende ligeoverfor de lave Tilbud; men efterat man havde føiet sig efter Priskonjunkturerne gik Afsætningen let fra Haanden, saaat Tilførselen ved Middagstid allerede var ganske rømmet.

Prisnedgangen mod forrige Aar var 5—15 Mark. Der betales for bedste Kvaliteter M. 110—118, god Middelsuld M. 104—109, Krydsningsuld M. 88—92, for Smudsuld, hvorfra der var meget lidet, M. 40. Om enkelte bekjendte Stammer kan nævnes, at Dominium Blankensee opnaaede M. 118, Grossenhagen M. 117, Brüssow M. 111, Büddendorf og Refehl M. 106. Kjøberne var Handlende, Fabrikanten og Kjæmmere fra Sachsen, Lausitz etc. Tilførselen var 1 963 Ctr. mod 2 500 i 1893, 3 100 i 1892, 1 600 i 1891.

Tilførslerne paa nogle andre Uldmarkeder udgjorde dette Aar:

Stralsund	3 800 Ctr. mod 4 000 i 1893
Posen	10 500 - - 9 460 - —

London.

Med Skrivelse af 17 Mai 1894 har Generalkonsulen indsendt en Tarif for Afgifter, der fra 1 Mai i Hull skal erlægges af Skibe, der benytter de sammesteds beliggende Dokker tilhørende the North Eastern Railway Company.

Afgiften er følgende pr. Register Ton:

For Skibe kommende fra eller gaaende til efternævnte Steder:

Great Grimsby	1 d
Enhver anden Havn i Storbritanien	2 d
Enhver Havn i Danmark, Sverige eller Norge nedenfor Helsingør inklusive, og enhver Havn i Tydskland, Holland, Flandern og Frankrige øst for Ouessant, Irland, Øerne Guernsey og Jersey	4 d
Enhver Havn i Østersøen og alle andre Havne ovenfor Helsingør og enhver Ø eller Havn i Europa vest for Ouessant udenfor Gibraltarstrædet	8 d
Enhver Havn der ikke indgaar under de ovenfor nævnte .	1 sh.

Skibe der indkommer i Ballast og indtager eller kompletterer Kulladning ført til Hull paa Jernbane og udskibet ved Selskabets Anlæg skal være fri for Tonnageafgift fra Havne ved Humberen, men betale 1 d pr. Registerton fra andre Havne.

For ethvert Skib, der forbliver i Dokkerne over 3 Maaneder efter at være indkommet dertil, erlægges for hver Uge eller Del deraf i hvilken Skibet forbliver i nogen af Dokkerne udover de tre Maaneder, som Tillæg til de Tonnageafgifter der skal betales efter Tarifen, hvis Skibet ikke har registreret Tonnage, 1 d pr. Ton af Drægtigheden, og hvis det har registreret Tonnage. 1 d

Naar en ladet Baad eller Lægter, der benytter Dokkerne, forbliver i nogen af Selskabets Dokker eller Bassiner mere end 7 Dage efterat være indløbet i nogen af disse, skal der erlægges 1 d pr. Ton af Drægtigheden for hver Uge eller Del deraf udover de første 7 Dage hvori Baaden eller Lægteren er forblevet i nogen af Dokkerne eller Basinerne.

Skrivelse dateret 13 Juni 1894.

Som Tillæg til den i Generalkonsulatets Aarsberetning for 1893 givne Statistik over de forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet giver man sig herved den Ære vedlagt at oversende en fra den i Dag offentliggjorte „Annual Statement of the Navigation and Shipping of the United Kingdom for year 1893“ hentet Opgave angaaende norske og svenske Fartøier, der i Løbet af nævnte Aar bleve ind- og udklarerede fra eller til Udlandet i de engelske og irske Havne, i hvilke norske og svenske Vicekonsuler ikke ere ansatte:

Havne.	Norske Fartøier.				Svenske Fartøier			
	Indklarerede.		Udklarerede		Indklarerede		Udklarerede	
	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons	Antal	Tons
Aberystwith	2	772	2	772	1	199	—	—
Barnstaple	7	1 850	6	2 030	1	114	—	—
Beaumaris	9	2 942	8	2 222	1	229	—	—
Caernawon	4	1 317	3	1 072	—	—	—	—
Cordigan	1	475	—	—	—	—	—	—
Carlisle	5	2 708	3	1 842	—	—	—	—
Chester	12	3 800	7	1 536	—	—	—	—
Colchester	9	1 772	9	1 711	8	1 498	6	1 161
Faversham	12	2 081	12	2 037	6	1 058	5	856
Folkestone	11	1 777	8	1 363	1	139	1	138
Lancaster	9	3 011	12	5 062	3	1 094	1	246
Preston	39	17 793	31	13 102	1	448	1	448
Runcorn	18	13 218	15	9 392	7	2 749	3	1 032
Stockton	9	5 896	—	—	5	1 127	2	521
Whitby	5	554	—	—	2	397	1	157
Whitehaven	9	4 774	8	3 388	—	—	—	—
Coleraine	2	740	1	528	—	—	—	—
Skibbereen	9	3 964	6	2 775	—	—	—	—
Tralee	7	2 642	5	1 911	—	—	—	—
Wexford	2	493	1	333	—	—	—	—

C. Juhlin-Dannfeldt.

Havre.

*Indberetning dateret 12 April 1894. *)*

Angaaende Minetømmermarkedet i Calais har de forenede Rigers derværende Vicekonsul i sin hertil nu indløbne Aarsberetning for 1893 meddelt en Del Oplysninger, som turde frembyde Interesse for vedkommende Afskibere, og jeg giver mig derfor den Ære af denne Fremstilling at hid sætte følgende:

Ifølge Vicekonsulens Opgave er der i forrige Aar blevet importeret omtrent det samme Kvantum Minetømmer til Calais som i 1892. Det indførte Tømmers Dimensioner har i Almindelighed været fuldt kontraktmæssige, hvorfor heller ikke nogen Ladning er blevet refuseret, ligesom Tilfældet var under de foregaaende Aar.

Adskillige Kontrakter om Leverance for indeværende Aar er allerede nu blevet afsluttede, men til lave Priser, hvorfor Transaktionerne hidtil ikke har været meget livlige.

Det vilde under de nuværende Forholde være skadeligt for vore Exportører at sende Ladninger i Konsignation; thi Grubernes Forraad er for nærværende mere end tilstrækkelige, og desuden har ogsaa franske Skoveiere kastet store Kvantiteter Tømmer paa Markedet til yderst lave Priser. Dette Tømmer besidder vistnok ikke de samme Egenskaber som det nordiske; men de franske Grubeingeniører har villet holde Priserne paa det sidstnævnte nede og derfor gjort betydelige Indkøb af Virke fra Landes og Ardennerne samt andre Distrikter i Landet. Ikke destomindre kan Grubernes Behov ikke i Længden dækkes herved, eftersom det i ethvert Tilfælde bliver nødvendigt for de større Dimensioners Vedkommende at tage sin Tilflugt til det nordiske Minetømmer, og det maa derfor antages, at man inden dette Aars Udgang vil opnaa de forrige, om ikke høiere Priser. Men for at sætte dette igjennem er det ifølge Vicekonsulens Formening af Betydning, at de skandinaviske Afskibere afholder sig fra at slutte Kontrakter efter de nuværende Noteringer og, som sagt, fremfor alt ikke sender Ladninger i Konsignation, hvilke i Reglen ikke kan sælges paa anden Maade end ved offentlig Auktion.

Daniel Danielsson.

Bilbao.

Indberetning dateret 18de Mai 1894.

Fra Viceconsulen i **Coruna** har Consulatet først i disse Dage modtaget i Oversættelse vedlagte Uddrag af hans Aarsberetning for 1893. Da nævnte Viceconsul i de Aar han har beklædt sin Stilling med særlig Omtanke og megen Energi har omfattet vore Handels- og Søfartsinteresser tillader jeg mig ærbødigst at henstille, hvorvidt nævnte Uddrag maatte kunne optages i Consulat-Beretningerne for indeværende Aar.

*) tidligere indtaget i Aviserne.

Uddrag af Indberetning fra Viceconsulen i Coruna
for Aaret 1893.

Import. Værdien af Importen til Coruna i 1893 udgjorde 8 502 000 P.tas. Sammenlignet med 1892 viser denne en Formindskelse for sidste Aar af næsten 2 286 000 P.tas, nærmest foranlediget ved de stadige Kursforhøielser og Mangelen paa faste traktatmæssige Forholde.

Af de Artikler, i hvis Import en Aftagen har fundet Sted kan nævnes: Caffé, Tøier, Porcellæn, Glas, Papir og Marmor, medens en Forøgelse er indtraadt i Artiklerne: Cacao, Brændevin, Huder, Trælast, Klipfisk og Petroleum. De øvrige Import-Artikler har ikke varieret i betragtelig Grad.

Med Hensyn til Handelen med Norge og Sverige forekommer som eneste Import Klipfisk og Trælast, paa hvilken første der i 1893 falder en Forøgelse af 312 000 Kgr. og paa den sidste 450 Stdr. Grunden til disse Forøgelser kan søges med Hensyn til Klipfisken deri, at man ifjor havde et usædvanligt daarligt Sardiniske og for Trælastens Vedkommende, som omtalte i min forrige Beretning, af den forminskede Import deraf i 1892.

I Tabel C findes classificeret Importværdierne fra de respective Lande, og sammenlignet med ifjor forekommer Forøgelser kun fra Norge, Sverige og Republikkerne i Central- og Syd-America; fra alle øvrige Lande er Importen aftaget, for enkelte Landes Vedkommende i betragtelig Grad.

Export. Ifølge Tabel B udgjorde Totalværdien 3 318 000 Pesetas, med en Formindskelse sammenlignet med 1892 af 612 000 Pesetas, hvilken Difference kan forklares ved det fremdeles vedvarende Forbud i England mod Import af Kvæg; thi i 1892 udgjorde Værdien af denne Export alene i de 3 første Maaneder 880 000 Pesetas.

Ved følgende Artikler fremkommer Formindskelse i Exporten: Smør, Sardiner, Kastanier, Flæsk og Vin, og en Tiltagen af følgende Artikler: Chocolate, Poteter og Løg. Med Hensyn til Destinationslandene ifølge Tabel C har Exporten til Cuba, Puerto Rico, Filipinerne og Syd-America, tiltaget medens den til de øvrige Lande var i Aftagende.

Tabel D giver en Oversigt over Skibsfarten paa Coruna i det forløbne Aar, der ikke udviser videre Forandring fra Fjoraarets.

Havnearbejderne, hvorpaa jeg i min forrige Beretning har henpeget, er nu blevne contraheret og man har for ca. 2 Maaneder siden paabegyndt Arbejderne, der ventes fuldførte til indeværende Sommer.

Disse Arbejder saavelsom Restaurationen af Vandværket, der nu er overtaget af et engelsk Compagni, fortjener at omtales her, da de vistnok vil have en ikke ringe Indflydelse paa den fremtidige Handelsrørelse i denne Havn.

Tabel A over de vigtigste Importartikler til Coruna i 1893.

Artikler.	Enhed.	Mængde.	Værdi.
Sukker	Kilogr.	1 284 755	558 540
Bomuld	—	392 883	471 459
Ris	—	296 833	89 040
Klipfisk	—	940 579	409 000
Cacao	—	686 598	1 304 500
Kaffe	—	232 059	696 000
Kanel	—	8 740	21 850
Kul	Tons	2 952	91 500
Huder	Kgr.	855 132	1 389 500

Artikler.	Enhed.	Mængde.	Værdi.
Spiritus og Brændevin	Liter	2 665 825	799 500
Potetemesel	Kgr.	186 273	56 000
Jern	—	398 264	278 000
Trælast	—	2 656 800	318 000
Marmor	—	6 298	2 600
Metaller	—	14 748	44 200
Papir	—	38 021	27 800
Raa Petroleum	—	1 362 321	204 300
Porcellæn og Glas	—	93 082	187 000
Kemikalier	—	14 969	16 000
Tobak	—	5 428	77 640
Tøier	—	19 727	189 300

Tabel B over de vigtigste Exportartikler fra Coruna i Aaret 1893.

Artikler.	Enhed.	Mængde.	Værdi.
Kastanier	Kilogr.	130 686	26 000
Løg	—	2 705 651	243 500
Hermetiske Sager	—	250 366	625 900
Chocolade	—	448 865	897 700
Kniplinger	—	7 741	387 000
Bønner	—	422 789	105 600
Skinker og Flæsk	—	95 621	191 240
Levende Hummer	Stykker	35 400	71 000
Smør	Kilogr.	28 686	57 300
Nødder	—	35 746	12 500
Poteter	—	1 441 386	144 200
Suppeingredientser	—	737 272	552 700
Papir	—	39 117	19 500
Pitprops	—	240 000	4 000
Sardiner	—	141 878	41 700
Svinefedt	—	10 754	21 500
Vin	Liter	533 754	176 120

Tabel C. Totalværdien af Corunas Import og Export.

Lande.	Import.	Export.
Cuba	1 675 000	2 235 000
Puerto Rico	757 000	486 000
Filipinerne	84 000	207 000
England	960 000	27 000
Frankrig	509 000	119 000
Tyskland	624 000	48 000
Belgien	538 000	19 000
Holland	218 000	—
Norge	409 000	—
Sverige	277 000	—
Forenede Stater	432 000	—
Central Americas Republikker	992 000	28 000
Syd — —	879 000	117 000
Andre Lande	148 000	32 000
	8 502 000	3 318 000

Tabel D. Skibsfartsbevægelsen paa Coruna Aar 1893.

Nation.	Ankomne Fartøier.					
	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norge	12	4 032	3	3 110	15	7 142
Sverige	—	—	6	2 041	6	2 041
Spanien	575	559 530	345	16 115	920	575 645
England	40	86 084	5	479	45	86 563
Frankrige	53	118 412	46	2 718	99	121 130
Tyskland	45	48 562	—	—	45	48 562
Danmark	2	1 322	—	—	2	1 322
Portugal	1	1 891	—	—	1	1 891
Belgien	1	62	—	—	1	62
Holland	—	—	1	1 616	1	1 616
Østerrig	—	—	1	346	1	346
	729	819 895	407	26 425	1 136	846 320

Nation.	Afgaaede Fartøier.					
	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norge	12	4 032	3	3 110	15	7 142
Sverige	—	—	6	2 041	6	2 041
Spanien	575	559 530	347	16 404	922	575 934
England	40	86 084	5	479	45	86 563
Frankrig	53	118 412	45	2 545	98	120 957
Tyskland	45	48 562	—	—	45	48 562
Danmark	2	1 322	—	—	2	1 322
Portugal	1	1 891	—	—	1	1 891
Belgien	1	62	—	—	1	62
Østerrig	—	—	1	346	1	346
	729	819 895	407	24 925	1 136	844 820

Hamburg.

Indberetning dateret 18de Juli 1894.

Herved har jeg den Ære at oversende til det Kgl. Departement en Indberetning angaaende Eksport af Kvæg og Kjød til Tyskland.

Vort Landbrugs Udvikling har, som bekjendt, fornemlig gaaet i Retning af at fremme Meieridriften, der stadig gaar fremad; Hovedvægten er derfor hos os blevet lagt paa at frembringe gode Mælkekjør, medens forholdsvis

lidet er blevet gjort for at ophjælpe Produktionen af Slagtekvæg. En saadan ensidig Udvikling af Kvægavlen synes imidlertid ikke at kunne være fordelagtig i et Land som vort, hvis Udstrækning og enkelte Deles indbyrdes Forskjellighed frembyder særlige Betingelser i begge Retninger, snart for Meieridrift og snart for Avl af Slagtekvæg.

Norges og Sveriges Handelsomsætning med Udlandet af paa den ene Side Meieriprodukter og paa den anden Kvæg, Kjød og Flæsk fremgaar af følgende Tabel:

		Indførsel.					
		1890.		1891.		1892.	
		Mængde.	Værdi 1000 Kr.	Mængde	Værdi 1000 Kr.	Mængde.	Værdi 1000 Kr.
Norge:							
Hornkvæg	Stk.	14 862	1 189	12 286	1 229	10 493	839
Faar og Lam	—	5 950	50	5 016	60	3 868	46
Svin	—	15 730	236	12 020	180	4 577	55
Kjød	100 Kg.	61 637	2 158	51 564	1 909	50 722	1 830
Flæsk	—	97 461	5 567	72 192	4 197	73 439	4 854
Ost	—	3 977	477	4 418	552	4 496	540
Almindeligt Smør	—	28 489	3 789	19 626	2 779	15 744	2 135
Kunstigt	—						
Smult og Ister	—	8 706	479	17 700	1 027	24 672	1 332
Æg	—	6 380	542	7 099	603	7 239	660
Konserver af Dyr	—	—	—	—	—	—	—
Kondenseret Mælk	—	—	—	—	—	—	—
Sverige:							
Hornkvæg	Stk.	7 307	—	3 656	—	2 558	403
Faar	—	1 125	—	583	—	407	8
Svin	100 Kg.	702	—	693	—	386	27
Kjød	—	11 888	—	12 598	—	7 968	593
Flæsk	—	82 198	—	63 381	—	73 207	6 296
Ost	—	1 950	—	1 678	—	1 914	182
Smør	—	17 664	—	11 344	—	8 336	1 334
Margarin	—	5 972	—	7 233	—	7 142	643
Ister	—	6 795	—	6 805	—	7 625	456
Talg	—	24 265	—	20 053	—	26 274	1 366
Æg	1000 Stk.	1 948	—	3 785	—	5 208	—

		Udførsel.					
		1890.		1891.		1892.	
		Mængde.	Værdi 1000 Kr.	Mængde.	Værdi 1000 Kr.	Mængde.	Værdi 1000 Kr.
Norge:							
Hornkvæg	Stk.	1 225	196	2 057	329	158	25
Faar og Lam	---	23 628	425	4 765	71	2 222	33
Svin	---	---	---	---	---	---	---
Kjød	100 Kg.	---	---	---	---	---	---
Flæsk	---	---	---	---	---	---	---
Ost	---	781	62	458	39	722	65
Almindeligt Smør	---	2 111	380	3 488	663	4 884	952
Kunstigt	---	13 343	1 334	19 558	2 151	20 503	2 255
Smult og Ister	---	---	---	---	---	---	---
Æg	---	---	---	---	---	---	---
Konserver af Dyr	---	3 525	317	3 926	393	5 051	530
Kondenseret Melk	---	26 814	2 011	27 845	2 144	31 409	2 419
Sverige:							
Hornkvæg	Stk.	36 379	---	30 441	---	19 275	3 337
Faar	---	34 306	---	27 167	---	19 005	380
Svin	100 Kg.	1 702	---	3 411	---	3 966	278
Kjød	---	2 507	---	3 601	---	3 391	252
Flæsk	---	59 612	---	50 342	---	66 650	5 332
Ost	---	1 438	---	2 492	---	1 880	122
Smør	---	150 433	---	166 298	---	171 296	35 458
Margarin	---	4	---	513	---	227	20
Ister	---	971	---	493	---	609	37
Talg	---	4 522	---	4 283	---	1 832	95
Æg	1000 Stk.	16 049	---	18 462	---	15 752	473

Ser man til Sammenligning hen til Danmark, hvis Exempel har havt saameget at sige for vort Landbrug, saa stiller Værdien af Indførselen dertil og Udførselen derfra af de samme Varer sig saaledes:

	Indførsel.		Udførsel.	
	1891. 1 000 Kr.	1892. 1 000 Kr.	1891. 1 000 Kr.	1891. 1 000 Kr.
Hornkvæg	2 865	1 813	21 586	19 291
Svin	---	---	13 778	13 938
Smør	19 422	20 138	85 511	86 861
Flæsk	1 882	3 544	27 796	33 829
Kjød	---	---	1 212	2 040
Æg	---	---	7 130	8 036

For at blive klar over Betydningen af denne Sammenligning maa man erindre, at Landbruget baade for Norge og for Sverige er den vigtigste Næringsvei, og at det hele Danmarks Areal er mindre end den Del af

Sverige, der ligger syd for de store Søer, og hvis Natur kommer den danske nær. Sveriges Export af saavel forarbejdet som uforarbejdet Træ havde i 1892 en Værdi af ca. 133½ Million Kr., hvad der omtrent svarer til Værdien af den danske Udførsel af Smør, Flæsk og Svin i det samme Aar. Værdien af Norges samlede Export af forarbejdet og uforarbejdet Træ og Fiskeprodukter opgik i samme Aar ikke engang til, hvad Danmarks Export af Smør og Flæsk var værd. Tager man saa med i Betragtning, at vor Trælastexport for en betydelig Del sker paa Nationalformuens Bekostning, blir det iøinefaldende, i hvilken Grad Sammenligningen ikke falder ud til vor Fordel.

Man vil søge Grunden til det danske Landbrugs Overlegenhed i den frugtbare Jordbund og det bedre Klima, og Betydningen heraf vil, skjønt vort Land netop for Kvægavl har store naturlige Betingelser, sikkert nok ingen bestride. Ligesaa sikkert er det imidlertid, at Hovedgrunden til denne Overlegenhed er at finde i den danske Landmandsstands egen Dygtighed og ved Siden deraf i den Hjælp, Naturvidenskaberne har ydet det danske Landbrug, en Hjælp, af hvilken dette har forstaaet at drage den fulde Fordel. Fremragende danske Videnskabsmænd, Elever af den polytekniske Skole i København, gik i Spidsen for Meierivæsenets Udvikling, og den danske Landbrugshøiskole, der nærmest er at sammenligne med en Art Universitet, tilfører stadig Landbruget udmærkede Kræfter. Netop paa dette Punkt ligger — det kan ikke gjentages ofte nok — Grundmangelen hos os; saalænge vi ikke lægger den tilbørlige Vægt paa den høiere Undervisning i de anvendte Naturvidenskaber, vil vort Landbrug ligesaalidt som vore andre Næringer faa den Udvikling, som de kunde og burde.

Hvad særlig Kvægavlen angaar, anførtes der ovenfor, at vort Lands Betingelser derfor er meget gunstige; jeg tænker her specielt paa den Rigdom, der ligger i vore vidtstrakte Fjeldbeiter. Det maa vel erindres, at vi gennemgaaende kun daarlig har forstaaet at udnytte disse. Af Mangel paa Foder formaar vi Vinteren over ikke at underholde det samme Antal Kreaturer, som Fjeldbeiterne kunde ernære om Sommeren, og om Forbruget af Kraftfoder vistnok tiltager hos os, saa er det dog saa langt fra, at det kan siges at være almindelig indført Landet over, at vort Land ikke engang selv forbruger, hvad det producerer af Kraftfoder, men exporterer en Del deraf. Først naar Anvendelsen af Kraftfoder blir almindelig udover det hele Land, vil vi være istand til at udnytte vore Fjeldbeiter og til at bringe vor Avl af saavel Melkekjør som Slagtekvæg op til en Høide, der svarer til Landets naturlige Betingelser.

Norges og Sveriges Indførsel og Udførsel af Kraftfoder i 1892 fremgaar af følgende Tal:

	Indførsel.		Udførsel.	
	Mængde. 100 Kg.	Værdi. 1 000 Kr.	Mængde. 100 Kg.	Værdi. 1 000 Kr.
N o r g e:				
Oliekager og Oliemel	45 073	631	11 352	148
Linfrø, Rapsfrø etc.	57 241	978	—	—
Affaldsmel	—	—	41 081	349
S v e r i g e:				
Klid, alslags	178 728	1 072	6 026	36
Oliekager	289 458	3 401	10 426	130
Kreaturfoder, ei specificeret	9 848	69	—	—
Linfrø	91 860	2 205	—	—

Til Sammenligning hidsættes følgende Tal, der viser Indførselen til Danmark i 1892:

Klid	100 Kg.	985 675	Kr. 8 739 000
Oliekager	—	727 728	- 7 706 000
Raps og anden Sæd	—	67 515	- 1 364 145

Hertil kommer de store Mængder af Mais og Byg, der til Danmark indføres til Brug som Foder.

Vore Fiskerier vilde paa dette Omraade kunne yde vort Landbrug en værdifuld Hjælp, som vi imidlertid ikke har forstaaet at benytte; som bekendt kan nemlig Sild og anden Fisk anvendes ikke blot som nu tildels til Gjødning, men ogsaa med megen Fordel som Foderstof. Man vilde da ikke behøve som ofte nu, naar Fangsten er rig og Salgsprisen for lav, at kaste Silden ud, saaat mange af vore Fiskepladse derved forpestes. Om de heldige Resultater, Fodring med Sild har givet, har jeg i sin Tid givet Indberetninger fra Leith.

Hvor det gjælder om at fremme vor Eksport, ser man altid hen til det britiske Marked; derhen gaar da ogsaa, som bekendt, næsten alt, hvad vi udfører af Meieriprodukter, og derhen har vor Eksport af Slagtekvæg gaaet. Det er altid saa sin Sag at have sin Eksport i en saa høi Grad baseret paa et eneste Land; nye Konkurrenter kan indfinde sig, uforudseede Omstændigheder kan indtræffe, der indskrænker eller rentud afbryder Eksporten til vedkommende Land, og naar vi saa mangler andre Markeder, hvor vi kan søge at dække os, staar vi der næsten hjælpeløse. Dette var saaledes Tilfældet, da det sidste britiske Forbud ganske afbrød Eksporten af saavel Kvæg som Faar fra vore Lande; for svensk Kvægs Vedkommende staar Forbudet fremdeles ved Magt. Da det efter dette Forbuds Udstedelse gjaldt at finde et nyt Marked, henleddes Opmærksomheden paa Tyskland, hvor det nu er lykkedes Sverige ganske godt at oparbejde et saadant. Endnu i 1889 opgik Importen af svensk Kvæg til Tyskland kun til ca. 500 Stykker; i 1893 opgik den derimod til 12 294 Stykker Kvæg og 1 794 Svin.

Den tyske Kvægbestands Tilvækst synes ikke at dække Tysklands med den stigende Folkemængde og bedre Levemaade voksende Forbrug af Kjød. Kvægbestanden var:

	Hornkvæg		Faar		Svin	
	Stykker	Salgs-værdi 1 000 Mrk.	Stykker	Salgs-værdi 1 000 Mrk.	Stykker	Salgs-værdi 1 000 Mrk.
I Januar						
1873 . .	15 776 702	—	24 999 406	—	7 124 088	—
1883 . .	15 786 764	3 074 264	19 189 715	306 583	9 206 195	476 698
1893 . .	17 555 694	3 547 298	13 589 612	217 747	12 174 288	684 647

Paa 100 Indbyggere kom der:

	Hornkvæg.	Faar.	Svin.
Januar 1883	34.5	42.0	20.1
— 1893	35.5	27.5	24.6

Samtidig med at Eksporten af Kvæg fra Tyskland stadig har aftaget, er Importen i stadig Stigende, saaledes som følgende Tabel viser:

Indførsel.						
	1884.	Stykker. 1889.	1893.	1884.	Værdi, 1 000 Mk. 1889.	1893.
Okser	16 891	15 930	40 568	6 300	5 500	13 700
Kjør	47 303	93 241	83 407	18 000	33 100	28 700
Ungkvæg under 2½ Aar . .	27 002	48 243	67 036	4 600	10 700	15 800
Faar	67 362	1 341	1 915	1 700	200	200
Svin (undtagen Smaagrise) .	759 207	327 649	800 852	75 900	38 800	95 000
Tons.						
Kjød	3 695	11 549	16 601	3 500	11 100	14 600
Udførsel:						
	1884.	Stykker. 1889.	1893.	1884.	Værdi, 1 000 Mk. 1889.	1893.
Okser	59 967	5 057	5 091	25 200	2 300	2 300
Kjør	56 893	5 227	3 199	18 200	1 400	1 200
Ungkvæg under 2½ Aar . .	58 783	5 049	4 741	10 900	800	1 300
Faar	1 335 300	597 972	422 365	34 700	15 400	9 200
Svin (undtagen Smaagrise) .	502 379	10 122	4 172	34 200	1 100	500
Tons.						
Kjød	8 902	14 953	3 703	11 600	20 100	4 500

Af disse Tal fremgaar tilfulde, hvilket vigtigt Marked for saavel Kvæg som Kjød Tyskland i Virkeligheden er og maa vedblive at være. For det svenske Kvæg passer det tyske Marked for en Del bedre end det britiske, og netop derfor er det ogsaa gaaet saa let at skaffe det svenske Kvæg Indpas paa det tyske Marked; i Rhinegnene forbruges der nemlig store Mængder af Kokjød, og derhen er Afsætningen af svenske Melkekjør gaaet.

Imidlertid mødte Exporten af svensk Kvæg til Tyskland iaar en pludselig Hindring, idet Rygtet om, at Mule- og Klovesyge var udbrudt paa Hälösa i Skåne, fremkaldte Forbud mod Indførselen deraf til omtrent hele Tyskland. For Hamburgs Vedkommende er Forbudet nu ændret derhen, at svensk Kvæg søværts kan indføres hertil, saafremt det ved den før Landsættelsen stedfundne Undersøgelse befindes at være frisk, medens derimod den hele Sending tilbagevises, om noget Dyr viser sig at være sygt; de indførte Dyr maa ikke føres videre, men straks nedslægtes i Byens offentlige Slagtehus. Som en Følge af den stedfundne Indskrænkning af den frie Indførsel er den videre Udvikling af den svenske Kvægexport til Tyskland, som man iaar ellers kunde have ventet, som rimeligt kan være, udeblevet; imidlertid har dog Eksporten til Trods for de ugunstige Forhold holdt sig paa omtrent samme Punkt som i de første Maaneder af forrige Aar, og heri tør man vistnok se et glædeligt Tegn paa, at det svenske Kvæg allerede har vundet fast Fod paa det tyske Marked.

Imidlertid synes vi under saadanne Forhold, hvor et blot og bart Rygte allerede er istand til at sætte vor Kreaturexport i Fare, ikke at kunne basere en stor og betydningsfuld Del af vort Landbrug paa en saadan Eksport; naar Landmanden ikke kan ydes nogen Garanti imod Importforbud i de fremmede Lande, kan man heller ikke godt opfordre ham til at kaste sig paa en Bedrift, der en vakker Dag kan afskjæres fra al Afsætning. Selv med Anvendelse af de største Forsigtighedsregler og det mest udmærkede Veterinærvæsen vil man ikke kunne sikkre sig selv helt imod, at Tilfælde af visse Husdyrsygdomme, der ikke alene indføres med Dyr, men med Strøelse, Halm o. s. v. og endog kan hænge i Menneskers Klæder, af og til slipper ind. Hvad særlig Tyskland angaar, saa maa man endvidere regne med den stærke agrariske Bevægelse hersteds, for hvilken Indførselsforbud til alle Kanter som stængende fremmed Konkurrence ude er et stærkt eftertragtet Maal; lignende Bevægelse til Importforbud vil ogsaa kunne gjøre sig gjældende i andre Lande.

Denne Betragtning synes at maatte føre derhen, at en indgaaende Undersøgelse af, hvorvidt Eksporten af levende Kreaturer efterhaanden kunde afløses af en Eksport af fersk Kjød, vil være nødvendig. Et saadant Skridt er tildels gjort af andre Nationer; saaledes begynder den store Kvægudførsel fra Nordamerika paa Grund af den resikable Transport og de betydelige Transportomkostninger at give Plads for en stadig tiltagende Eksport af fersk Kjød, og Belgien og Holland udfører betydelige Mængder af fersk Kjød til England. Paa en saadan Eksport var det ogsaa, Danmark slog ind, da det britiske Forbud mod Indførsel af dansk levende Kvæg gjorde en pludselig Ende paa den store Udførsel deraf; Resultatet af Danmarks Bestræbelser har været, at Udførselen af Kjød, der lige til 1891 var mindre end Indførselen deraf, i 1893 oversteg denne sidste med 11.6 Millioner Ø .

Ved Siden af det engelske Marked (London, Newcastle, Edinburgh) har Danmark til Trods for, at Tolden paa Kjød i Tyskland er betydelig højere end paa levende Kvæg, nu begyndt ogsaa at oparbejde et Marked for sit Kjød i Berlin. Tolden er:

for en Okse	Mk. 25.50
- - Ko	9.00
- - Tyr	9.00
- Ungkvæg indtil $2\frac{1}{2}$ Aar, pr. Styk	5.00
- en Kalv under 6 Uger	3.00
- et Svin	5.00
- et Faar	1.00
- fersk Kjød (Svinekjød undtaget)	15.00 pr. 100 Kg.
- Svinekjød	17.00

Eksport af Kjød istedetfor af Kvæg medfører adskillige Fordele, særlig derved at vi selv, naar Slagtningen foregaar hjemme, kan drage Nytte af Affaldet. Vi eksporterer ofte Kvæg og Faar, der først maa undergaa Fedning, før de kan sælges til Slagt; saaledes købtes de fra Norge til England indførte Faar af Farmerne til Fedning, medens der samtidig fra Hamburg eksporteredes derhen store Mængder af slagtede Faar. En Eksport af Kjød vilde tvinge os til selv at foretage Fedningen, og den større Fortjeneste vilde komme vort Land tilgode.

Som Marked i Tyskland for saavel Kvæg som Kjød mener jeg særlig at burde pege paa Hamburg. For et Par Aar tilbage oprettedes der hersteds store og tidsmæssige Slagtehus, og i Løbet af forrige Aar byggedes der en storartet Fryseanstalt. Særlig har Danmark siden det britiske Indførselsforbud sendt sin Eksport hertil; fra Sverige vil Kvægtransporten hertil blive meget lettere, naar Nord-Østersø-Kanalen aabnes. Tilførselen til Hamburg og Altona i 1893 udgjorde:

Hornkvæg	140 874	Stykker
Kalve	70 341	—
Faar	105 126	—
Svin	255 827	—

Tilsammen 572 168 Stykker, Værdi Mrk. 60 691 000

Siden Forbudet mod at sende fremmed Kvæg videre herfra traadte i Kraft, slagtes der mere, end Byen selv forbruger, og Hamburg er derved blevet et Marked for fersk Kjød, hvorfra betydelige Kvantas forsendes til andre Dele af Tyskland. Mange af de Kreaturhandlere fra Rhinegnene, der tidligere kom til Hamburg for at købe levende Kvæg, kommer nu hertil for at gjøre Indkjøb af Kjød; paa samme Maade kunde i Fremtiden tyske Kreaturhandlere tænkes at reise til Sverige ikke for som hidtil at gjøre Indkjøb af Kvæg, men for at købe Kjød. Der vil sikkert fremdeles blive gjort betydelige Anstrængelser for at udvide det hamburgske Kjødmarked; særlig er Opmærksomheden henvendt paa Vigtigheden af at lette Kjødtransporten til Tysklands Indre ved billige Jernbanefragter og ved afkjølede Rum i Jernbanevognene.

Gjennemsnitspriserne paa Slagtekvæg var i 1893 i Hamburg—Altona pr. 50 Kg. netto:

Okser etc., bedste	Sort	Mrk. 59.36
— - middels	—	— 52.93
— - ringere	—	— 43.62
Kalve		— 64.87
Svin, bedste	Sort	— 55.26
— middels	—	— 54.74
— ringere	—	— 54.00

I Ugen fra 8de til 14de Juli d. A. betaltes der hersteds for 50 Kg. Slagtekvæg:

Okser og Kvier, 1ste	Kvalitet . . .	66	Mrk.
— - — 2den	— . . .	58—61	—
Unge, fede Kjør		53—58	—
Ældre - —		49—53	—
Ringere —		40—44	—
Tyre efter Kvalitet		46—45	—

A. Bødtker.

Cadiz.

Skrivelse 18de Mai 1894.

Havnepolitiregler udstedt af Havnekontoret i Cadiz.

1. Hvert Skib kan ankre paa den Plads, der ønskes, undtagen i Kvarantænetider, da Lodserne anviser Pladserne.
2. Hvert Skib skal ligge for 2 Ankere, dog saaledes placeret, at de ikke krydse Andres Ankertoug.
3. Affald opsamles og transporteres til Stranden.
4. Ballasten maa ikke kastes i Søen, og stor Forsigtighed bør iagttages med Losning og Lastning deraf, saa at ikke noget kommer i Vandet; Presenninger eller gamle Seil skal sættes mellem Skibssiden og det modtagende Fartøi.
5. Lysene skal være i passende Lygter, og Ildstederne slukket fra Solens Nedgang til dens Opgang.
6. Intet Skib maa, efterat have ankret, bytte Plads uden i Forveien at have erholdt Havnekapteinens Tilladelse dertil.
7. Baade maa ikke haves agterud, og hvis de paa saadan Plads beskadiges af andre Fartøier, godkjendes ikke Havarireklamationer, hvilke alene gjælder, hvis Baadene i behørig Orden er ophængt ved Skibets Side.
8. Intet Skib maa røges eller lægges paa Siden uden paa Forhaand at erholde Tilladelse dertil, i hvilket Tilfælde der vil blive det anvist en passende Plads.
9. Ballasten maa ikke kastes paa andet Sted end det, der foreskrives i den modtagne Tilladelse, der bør forevises den Havnepolitibetjent, der særskilt for dette Øiemed er stationeret i Puntales, og hvis Oplysninger om de i Sagen gjældende Bestemmelser bør efterkommes.
10. Klyver- og Storbommen skal under Ophold i Havn være indtaget.
11. Forhaanelser eller Skjældsord mellem de forskellige Besætninger indbyrdes er forbudt.
12. Fra Solens Nedgang til dens Opgang er al Trafik forbudt.
13. Ligeledes er Arbejde forbudt paa Søn- og Helligdage.
14. Skibsførere, som ikke iagttager ovenstaaende Regler skal straffes efter Lov og Forordninger.

Stuttgart.

Aarsberetning modtaget 6 September 1894.

(Af de württembergske Handels- og Industriamres Rapporter). Aaret 1893 havde ingen Lighed med 1887. Et usædvanligt Sammenstød af ydre Begivenheder forøgede endnu mere det længe herskende Forretningstryk. Til Nedgangen i Priserne og Konsumtionen føiede sig flere andre Begivenheder, som Bankfalitter i Australien og Amerika, Kapitalisternes Tab paa fremmede Fonds og Sølvets Prisfald. Værdien af Eiendom i de forskjellige Former gik ned. Midt i Aaret indtraf Nedgang i Kornpriserne og Foder-

mangel, der især gjorde sig mærkbar for de smaa Næringsdrivende. Den store Industri øvede under Indflydelse af de slette Konjunkturer for Exporten et Tryk paa det indre Marked, som særlig bemærkedes under Toldkrigen med Rusland. Den stadige Nedgang i flere Artikler, som Jern, Uld, Læder etc. medførte et sagte Fald i Prisen paa Fabrikater. Værst var den Mistillid, der især lammede Børsaffærerne og følgelig den øvrige industrielle Virksomhed.

For at gjøre sig Rede for den nuværende virkelige Stilling maa man erindre, at den er en Følge af en ny Situation, hvori Industrien stadig bevæger sig mellem to Onder, det ene slæbende Perioder som Følge af Tilbageholdenhed med Tilbud, Kundernes Vanskeligheder og Prisfald, det andet Perioder hvor Forretningerne gjenoptages fulgt af Streiker og Koalitioner i Hensigt at forhøje Priserne for Raastoffe. De Begivenheder, som bevirker Depression i Forretninger giver en Slags Sikkerhed mod Streiker, Koalitioner og pludselige og heftige Kriser, ja selv mod Farerne ved politiske Komplikationer.

I Betragtning af Omstændighederne bør man ikke drage for pessimistiske Slutninger af Affærenes Gang i 1893. Fabrikerne var i det Hele godt optagne og kunde beholde det sædvanlige Antal Arbeidere med høiere Løn end i 1889 og 1890. Til saadanne maa regnes Bomuldsspinderierne, Trikotfabriker, de store Bryggerier, Dampteglværkerne, Skotøiindustrien, Fabrikationen af Uhre, Bronze- og Zinkvarer, Jernmøbler og nogle Grene af den kemiske og mekaniske Industri. Bomuldsspinderierne tog et mærkeligt Opsving. Den livlige Byggevirksomhed støttede flere Industrier.

Den nuværende Stilling betinges, foruden af den fornemste Faktor, Prisnedgangen, ogsaa af en anden, der er et Symptom paa den nye Tid, nemlig den Omvæltning, der finder Sted i Vareomsætningen. For at faa Kunder har Producenterne forladt de gamle Salgsprinciper, saa at nu Hovedvægten lægges paa Detailsalget og Mellemhænder. Leverancebetingelserne bliver stedse mere byrdefulde for Fabrikanten uden Fordel for Konsumenterne. Resultatet af denne Fremgangsmaade, der begyndte for en tyve Aar siden, er at Omsætningens Gang stedse bliver mindre regelmæssig og at Fabrikanterne for at drage Fordel heraf maa forøge sine Lagere, Risiko og Kapital. Ansamlingen af Kapital og Arbeidets Perfektionering frembringer saaledes et Overmaal af Spekulation, der berører ikke alene Børsen, men ogsaa hele det industrielle Liv. Skjøndt Handel og Industri har gjenoptaget en Smule Liv tiltrænges endnu de største Anstrængelser for at danne nogen Modvægt mod de tidligere Aars Deficit og hidføre en varig Tilstand, da de fremmede Markeders Stilling endnu er langt fra at være stabil.

Agerbruget led i 1893 af et overordentligt Prisfald for Korn og Fodermangel, hvilken sidste bevirkede, at Hornkvæget i Würtemberg i faa Maaneder aftog med 200 000 Stkr. eller $\frac{1}{3}$; Pengetabet anslaaes til 30 Millioner. Frugttræerne, Potetes, Roer og delvis Vin, gav derimod udmærket Udbytte. Uagtet de gunstige Konjunkturer, der fremgik af Toldkrigen med Rusland, gik Priserne for Korn stedse ned, og det tyske Marked oversvømmedes af amerikanske Produkter. Alene Havre, hvoraf Høsten var ringe, var efterspurgt.

Mølleindustriens Stilling er endmere forværret. Prisnedgangen paa Kornvarer i de to sidste Aar anslaaes til 30 pCt.

Uagtet den ringe Høst af Humle var Priserne lave paa Grund af amerikansk Konkurrence.

De store Ølbryggerier og de, som ligger i Byer, har været godt situeret, men de øvrige ikke synderlig godt paa Grund af den store Produktion af Cider. Raastoffene, Humle og Byg, var af udmærket Kvalitet og forholdsvis lav Pris. For den nye Sæson er Priserne højere, for Humle 100 Mark, pr. Kvintal à 50 Kg. Fabrikanternes Udbytte blev væsentlig reduceret, da de paa Forlangende af Bryggeriarbejderne tilstod en Arbejdstid paa 10 Timer, Betaling for de overskydende Timer og Indskrænkning i Søndagsarbejde. Disse Arbejderes Løn vexler mellem 90 og 100 Mark om Maaneden med Hus.

Frugthøsten var betydelig. Priserne gik ned paa Grund af den store Kvantitet. Udbyttet anslaaes til ca. 10 Mill. Mark. Desuagtet indførtes Cider for ca. 200 000 Mark.

Vin. Høsten var ikke efter Forventning. Salget var vanskeligere end før. Indførselen af Druer fra Syditalien aftog med Halvdelen. Man foretrak Druer fra Tyrol. Ogsaa af Vin aftog Indførselen. Spanien leverede en god Kvalitet til lav Pris. Man venter et Opsving i Indførsel af Bordeauxvine paa Grund af deres gode Kvalitet og de tilbudne fordelagtige Priser. Fabrikationen af mousserende Vino var i en prekær Stilling.

Udførselen til Italien led af Fluktuationerne i Pengeværdien og den til England af Konkurrencen med meget billige Saumur Vine.

Forretningerne i Brændevin havde en normal Udvikling og Priserne var, uagtet smaa, ikke udsat for store Bevægelser, fra 32 M. 50 pf. til 31 M. 50 pf. Udførselen af Sprit aftog. I Eddike var Udbyttet tilfredsstillende. For fremmede Vine, bestemt til Fabrikation af Eddike, fordres en Nedsættelse af Indførselstolden med 8 Mark.

Sukker og Kolonialvarer led af Konkurrence med Forbrugsforeningerne. Priserne for Groshandelen i Sukker gik ned efter Roehøsten. Udsigterne for den nye Sæson er temmelig mørke paa Grund af daarlig Høst af Hvidbeter. For Kaffe har Parisersyndikatet for denne Vare bevirket en Nedgang efter en kunstig Hausse, men Forretningerne gik dog op igjen inden Aarets Udgang.

Den gode Høst af Sydfrugter bevirkede et Prisfald. Priserne for Ris gik tilbage som for andre Kornsorter. I The indtraf ogsaa en almindelig Prisnedgang. Kaffesurrogater led under den almindelige Tilstand for Raastoffe. Den ringe Høst af Cichorirødder bevirkede en Stigning i Prisen paa de andre Stoffe. Konsumtionen af Chokolade og Sukkervarer tiltog. Nedsættelsen af Tolden paa Kakao lettede Fabrikationen og Exporten, men Forretningerne hemmedes af Pengemangel og den af Loven fastsatte Søndagshvile. Nedgang fortsættes forårsaget ved Konkurrence fra Fabrikker i Sachsen. I Tobak og Cigarer var Forretningen normal efterat Planen om Indførselsstold var opgivet, men den blev pludselig standset efter Meddelelse om en Told paa Fabrikationen, og Cigarforretningen havde større Vanskeligheder end i 1892.

Udviklingen og Handelen med Droguer og andre kemiske Produkter bliver stedse mere vanskelig paa Grund af Overflod paa Varer. Priserne paa Kinin er vedvarende gunstige paa Grund af Sammenslutning mellem Fabrikanterne. Raastoffet for dette Produkt har faldt stærkt i Pris. Udførselen af Maltextrakt er ophørt. I Indigo har en Prisstigning fundet Sted, men Priserne gik senere tilbage. Priserne paa Farvetræ steg yderligere i Aarets Løb, ligesaa paa Farveextrakter. Den tyske Produktion staar dog under Udlandets, der behersker Markedet. For Pigmentfarver var Salget noget vanskeligere. Priserne for Lak og Fernis er lave. Mad-

olie solgtes med godt Udbytte. Priserne paa Rapsolie, hvoraf Høsten var god, faldt paa Grund af ringe Konsumtion. For Linolie faldt Prisen. For Palmeolie var Priserne middels, og for Parafinlys faste. For russisk og amerikansk Petroleum holdt Priserne sig. Priserne for Sæbe tilsvarede ikke hvad der betales for Raastoffet.

Bomuld. De i Begyndelsen høje Priser gik senere tilbage. Af Bomuldsgarn var de fine Sorter efterspurgt og Priserne tilfredsstillende. Væverierne gjorde gode Forretninger og havde talrige Bestillinger. For farvet Garn var Udbyttet middels, derimod lidet indbringende for Fabrikation af Korsetstoffer, Belter og Baand. Blegning og Appretur havde talrige Bestillinger.

Württembergsk Uld lider i de sidste Aar af stadig Prisnedgang, og det Fortrin, der tilstaaes Koloniernes Produkter. I fremmed Uld gik Forretningerne meget langsomt. For Strikkegarn var Priserne først meget høje, men gik senere ned indtil Aarets Slutning. Trikotvævningen havde godt Udbytte, men Udførselen til Amerika og Australien standsede. For Lintraad var der en Tilbøielighed til Prisstigning. Forretningerne gik langsomt og led af manglende Export til Amerika. I Jutegarn gjordes gode Affærer paa Grund af en overenskommet Reduktion af Produktionen. I Sysilke var Salget ringe og Priserne lave paa Grund af stor Høst, Sølvets Prisfald og formindsket Konsumtion. I Korsetter var Salget normalt indtil Sølvkrisen i Amerika; Markedet blev meget vanskeligt, Arbejdstiden reduceret til 7 Timer. Konfektionsforretningen gik fremad, men Priserne faldt. I Possementmagerartikler maatte en Prisnedsættelse tilstaaes og Salget gik meget sent. Manufakturhandelen en gros var tilfredsstillende, og i detail normal med nedsatte Priser.

Metalindustrien. Salget af Jernvarer stod ikke i Forhold til Produktionen. Priserne gik derfor ned og var lidet lønnende. Jernstøberiernes Affærer i Møbler etc. er forværret. Udførselen til Nabolandene er betydelig aftaget. I Schweiz og Østerrige bliver den stedse vanskeligere uagtet stor Prisnedsættelse. For Skriftstøberierne var Aaret uheldigt. For Motorer, Maskiner og Værktøi er Forretningerne fremdeles stille, og Udførselen har aftaget. I Landbrugsmaskiner ingen Omsætning. De elektrotekniske Fabriker udvider stadig sine Forretninger, der i 1893 var mere gunstige end i de foregaaende Aar. I Blik, Kobber, Messing og Bronze var tilstrækkelig Efterspørgsel. Skjøndt Priserne paa Kobber er gaaet ned, stod i det Hele Forretningerne i Metaller under Aaret 1892. Industrien i ædle Metaller led under Forretningsstilheden i Indlandet og politiske Vanskeligheder udenlands.

Mod Forventning holdt Byggevirksomheden sig paa samme Trin som i 1892, og den stedfundne Bygning af offentlige Bygninger opmuntrede til Opsørelse af private. For Cement og Gips var megen Efterspørgsel, men Priserne kunde ikke forhøies. For Asfalt og Tjære samme Resultat. For Stenovne holdt Priserne sig uagtet stor Konkurrence.

Trælasthanhandelen fluktuerede med Tendents til Prisfald for rundt Tømmer og Prisnedgang for skaaret. For Møbler var Salget trægt og Priserne lave. De store Huse gjør kun uregelmæssige Affærer og Udførselen til Spanien lider af dette Lands slette Finantstilstand, ligesom Konkurrentsen fra Schweiz daglig tiltager. Fabrikationen af Gulve, der før var saa blomstrende i Stuttgart, er næsten ophørt. Bygningssnedkeriet var tilfredsstill-

lende. Markedet for Kjøkken- og Husholdningsartikler var normalt, skjøndt Udførselen til Italien og Østerrige alene med største Anstrengelse kan holdes oppe. Salget af Pianoer var størst i Indlandet, men Udbyttet mindre end i 1892. Exporten bliver stedse vanskeligere.

Priserne for Oxehuder gik ned med 30 % mod i 1892; Affærerne stagnerede og i Amerika virkede Sølvkrisen. Traktaterne med Schweiz og Østerrige etc. har hidtil været meget skadelige for Læderindustrien. I Modsætning til Garveriet havde Skotøisfabrikationen et godt Marked. For Glacéhandsker var Afsætningen til Udlandet i Begyndelsen god, men aftog senere. Da det indenlandske Marked er altfor lidet, blev der en stor Overproduktion. I Reiseartikler tiltog Omsætningen noget.

De store Forlagsboghandlere og Bogtrykkere var tilfredse med sine Opgjør.

De lithographiske og kromolithographiske Anstalter led af Flauehed i Forretningerne og lavere Priser.

Papirindustrien havde middelmådige Resultater, og for Engroshandelen var Omsætningen ringe.

Den Bevægelse, der fulgte paa den i Østerrige iværksatte Konversion, havde en gunstig Indflydelse paa Børsaffærerne, der dog ikke var af lang Varighed, idet disse hindredes af Pengemangel, Likvidationer og Fallitter af diverse Banker i fremmede Lande. Da Forretningerne i andre tyske Handelscentrer var meget stille hele Aaret, blev dette ogsaa følbart for Børsen i Stuttgart. Publikum var apathisk og Operationerne begrænsedes med faa Undtagelser til solide første Klasses Papirer.

Bangkok (Siam).

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 9 norske Skibe dr. 5 216 Ton og i Ballast 13 dr. 10 210 Ton, ialt 22 dr. 15 426 Ton, hvoraf Dampskibe 15 dr. 11 743 Ton.

Til fremmede Lande afgik med Ladning 24 norske Skibe dr. 16 380 Ton, hvoraf Dampskibe 16 dr. 12 325 Ton. Erlagt Konsulatafgift £ 52—16—4.

Af svenske Skibe ankom 2 dr. 842 Ton. Erlagt Konsulatafgift £ 2—8—11.

Skjøndt 1893 var et meget uroligt Aar for Siam paa Grund af den politiske Situation, kan det dog ansees som det største Exportaar baade for Ris og Teak fra Siam, og, hvad der aldrig før har hændt, vi har udført mere Ris end Saigon, skjøndt Høsten ogsaa i Annam var meget gunstig. I 1893 indførte de europæiske Rismøllere for første Gang sin hvide Ris paa det brasilianske Marked. Den direkte Udførsel til Europa, især til England, og paa Kontinentet til Hamburg og Bremen var ogsaa meget livligere end i noget tidligere Aar. I Kystfarten havde vore Rishandlere god Udsigt til at gaa foran Burmas Handlende i Straits Markedet paa Grund af Sølvets

Fald, og i Retning af China gik ogsaa store Kvantiteter. Veiret 1893 var meget gunstigt for dette Aars Høst, og vor Risexport især vil sandsynlig ikke staa meget tilbage for 1893.

Importhandelen led meget mere under de politiske Vanskeligheder, da Salg foregik paa lang Kredit og Importørerne paa Grund af den urolige Situation ikke vilde forøge sine Lagere. Først mod Aarets Slutning tog Forretningen sig op igjen. Den var dog i det Hele sund, da der næsten ikke var Fallitter blandt de indfødte Kjøbmænd. Den væsentligste Import fra Europa deler sig i Manchester Varer og Schweizervarer.

Skibsfart. Der sluttedes flere gode Fragter for norske Dampskibe i Kystfart fra Bangkok til China og the Straits. For Teak til Europa har norske og svenske Skibe optaget de fleste Fragter. Raterne var temmelig høie og Resultatet synes at have været fordelagtigt for Rederne. Dampskibsfarten til China og the Straits monopoliseres af de regulære britiske Selskaber, Scottish Oriental Steamship Coy Ld og Ocean Steam Ship Coy samt nogle smaa chinesiske Dampskibe under britisk Flag.

Af nye Foretagender har Bangkok Tramway Coy Ld (nu under dansk Bestyrelse) og Jernbanen til Paknam nær Flodens Munding havt god Fremgang. Jernbanen, der skal bygges indtil Koratbjergene for Regjeringen ved et britisk Syndikat, synes at være i god Udvikling. Et nylig dannet Land-and Irrigation- Coy er forsaavidt mislykket, men vilde vistnok være lykkedes, hvis en større Kapital kunde opdrives til Støtte deraf. Man haaber atter paa heldig Drift af Guldgruberne, og det engelske Kabine Syndikat og de franske Wattana Gruber vil antagelig snart kunne begynde Drift med Fordel.

Chr. Brockmann.

Indhold: **Bangkok** (Siam) S. 755. — **Bilbao** S. 740. — **Cadiz** S. 751. — **Genf** S. 730. — **Genua** S. 726. — **Hamburg** S. 743. — **Havre** S. 740. — **London** S. 738. — **Lübeck** S. 733. — **Moskwa** S. 731. — **Nürnberg** S. 727. — **Shanghai** S. 717. — **Smyrna** S. 737. — **Stettin** S. 738. — **Stuttgart** S. 751. — **Venedig** S. 724.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 18.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1894.

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

Hamburg.

Havneafgifter og Søfartskutymmer i Havne ved Elben.

Elben.

Ved Hjælp af den stærke Flod i Elben kan Hamburgs Havn naaes af Skibe med indtil 7.1 Meter Dybgaaende. Til Trods for denaarvaagne Kontrol, for hvilken Elben er Gjenstand fra den Hamburgske Strom- und Hafen-Bau-Behördes Side, er Farvandet underkastet stadige Ændringer; særlig forandre de lige ved Elbens Munding liggende grunde Sandstrækninger sig fra Aar til Aar, saaat der paa de offentlige Kartter endog er blevet taget den formelige Reservation med Hensyn til dem, at de ændrer sig for hurtig til, at et Kart over dem kan blive ganske nøiagtigt. Med den umaadelige Skibsfart, der finder Sted paa et forholdsvis saa smalt Farvand, siger det sig selv, at Sammenstød ikke sjelden forekommer. Benyttelse af Lods maa ansees for uomgængelig nødvendig. Af de for Skibsfarten paa Elben fra Cuxhaven til Hamburg gjældende Politibestemmelser, der selyfølgelig nøie kjendes af Lodserne, kan hidsættes, at Dampskibe og Dampslæbebaade kun maa passere i langsom Fart forbi de under Bygning værende Regulerings- og Strandarbeider og de udlagte Muddermaskiner. Almindeligvis er Skibsfarten paa Elben fra Midten af December til Slutningen af Februar beværliggjort af Ishindringer; særlig vanskelige stiller Forholdene sig, naar ved et pludseligt Tøveir Isen løsner i Over-Elben og store Drivismasser sætter nedover og foranlediger Isopdæmninger. Det er dog kun ganske undtagelsesvis Tilfældet, at det ikke lykkes Isbryderne at holde Farvandet aabent for Dampskibe.

Hamburgs Søhandel.

Til Belysning af Hamburgs Betydning som Søstad hidsættes følgende, fra Hamburgs Statistik for 1891 hentede Tal, idet Aaret 1892 paa Grund af den indtrufne Koleraepidemi blev exceptionelt ugunstigt for Byen. Der ankom i 1891 til Hamburg:

Fra europæiske Havne	7 317	Skibe med	3 837 270	Tons
- Amerika	1 013	—	-	1 386 205 -
- Afrika	140	—	-	182 876 -
- Asien og Australien	203	—	-	356 018 -

Ialt 8 673 Skibe med 5 762 369 Tons, hvoraf 2 370 Seilskibe med 679 246 og 6 303 Dampskibe med 5 083 123 Tons. Værdien af de til Hamburg søværts indførte Varemængder var Rmk. 1 521 398 590 og af de derfra søværts udførte Varemængder Rmk. 1 295 424 840.

Lodsvæsen.

Lodser ved Indseilingen til Hamburg faaes dels fra den i Elbens Munding, ved 53° 59' 42" N. Br. og 8° 23' 12" Ø. L. liggende Lods-Galliot og dels fra de forskjellige Lodsskonnerter, der er fordelte over Strækningen mellem Borkum, Helgoland og Elbmundingen.

Lodstjenesten paa Elben udføres af tre forskjellige Arter Lodser: de i Cuxhaven stationerede saakaldte Statslodser, de ved Lodsstationen Bösch (imellem Brunsbüttel og Glückstadt) stationerede Bösch-Lodser og endelig de i Hamburg værende saakaldte Patentlodser. Ude fra Søen til Bösch kan man kun benytte sig af en Statslods og fra Bösch til Altona eller Hamburg kun af en Böschlods; Lods maa altsaa byttes ved Bösch, en Forpligtelse, som kun ophører for det Tilfælde, at Isforholdene maatte hindre Stationen ved Bösch i at forsyne Skibene med Lodser. Fra Hamburg ud til Søen er det kun tilladt Bösch-Lodser og Patentlodser at gjøre Tjeneste. Skibe, der fra Cuxhaven gaar ud til Søen, maa, naar de vil benytte sig af Lods, tage en Statslods ombord. Statslodserne i Cuxhaven staar i et andet og mere direkte Forhold til det offentlige end de andre Lodser; den Hamburgske Stat indkræver selv Afgiften for deres Lodsning efter en lovbestemt Tarif. Böschlodser og Patentlodser maa derimod selv indkræve den Betaling, der tilkommer dem for deres Tjeneste.

Benyttelse af Statslods.

Der gives ingen Lodstvang i Lovens Forstand, d. v. s. det staar enhver Skibsfører frit for ikke at tage Lods ombord, saavel for Indgaaende som Udgaende, og om en Statslods er ombord, hefter Rederiet dog for den Skade, der maatte bevirkes ved Lodsens feilagtige Kommando. Derimod eksisterer der Lodspengetvang: enten Statslods benyttes eller ikke, maa ethvert indgaaende Skib, der maaler mere end 135 R. T., betale de i den nævnte lovbestemte Tarif fastsatte Lodspenge. Fra den 1ste Juli iaar er den gamle Tarif traadt ud af Kraft og en ny er kommet i dens Sted. Deres væsentligste Bestemmelser gjengives her:

Lodspengetarif. Ude fra Søen til Bösch.

Lodspengene beregnes efter Skibets Dybgaaende i Decimeter; enhver paaabegyndt Decimeter regnes som hel, og den mindste Lodsafgift, som blir at erlægge, er 25 Mark. Forøvrigt beregnes Lodspengene efter følgende Tabel, der indeholder en dobbelt Takst, en lavere for Sommertiden (fra 1ste April til 30te September) og en høiere for Vintertiden (fra 1ste Oktober til 31te Marts):

T a b e l.

Dyb- gaaende.	Normal- Sommertaxt.	Normal- Vintertaxt.	Dyb- gaaende.	Normal- Sommertaxt.	Normal- Vintertaxt.
Decim.	M.	M.	Decim.	M.	M.
10	25	35			
11	26	36	51	121	163
12	27	37	52	127	171
13	28	38	53	133	179
14	29	39	54	139	187
15	30	40	55	145	195
16	31	41	56	152	204
17	32	42	57	159	213
18	33	43	58	166	222
19	34	44	59	173	231
20	35	45	60	180	240
21	36	47	61	187	250
22	37	49	62	194	260
23	38	51	63	201	270
24	39	53	64	208	280
25	40	55	65	215	290
26	41	57	66	221	298
27	42	59	67	227	306
28	43	61	68	233	314
29	44	63	69	239	322
30	45	65	70	245	330
31	47	68	71	250	337
32	49	71	72	255	344
33	51	74	73	260	351
34	53	77	74	265	357
35	55	80	75	270	364
36	58	84	76	274	370
37	61	88	77	278	376
38	64	92	78	282	382
39	67	96	79	286	388
40	70	100	80	290	394
41	74	105	81	293	399
42	78	110	82	296	404
43	82	115	83	299	409
44	86	120	84	302	414
45	90	125	85	305	419
46	95	131	86	308	423
47	100	137	87	311	427
48	105	143	88	314	431
49	110	149	89	317	435
50	115	155	90	320	439

Erlæggelsen af Lodspenge efter denne Tabel medfører Ret til Lodsning fra det Sted i Søen eller i Elbens Munding, hvor Lodsen er kommet ombord, til Bösch, til Glückstadt eller en nedenfor Glückstadt liggende Elbhavn. Hvis vedkommende Statslods nødes til at lodse et Skib til en ovenfor Glückstadt liggende Elbhavn, hvad der kan bevirkes ved Isforholdene, maa 50 % Tillæg betales til de Lodspenge, som ellers skulde være blevet erlagt.

I følgende Tilfælde nedsættes Lodspengene:

- med 25 % for Skibe, der kun gaar til Cuxhaven;
- 75 % for Skibe, der først i Cuxhaven har kunnet erholde Lods;
 - 50 % for Skibe, der indkommer uden Last eller i Ballast; ved Ballast forstaaes Sand, Jord, Grus, ubearbejdede Stene og Vand, forsaavidt disse Gjenstande kun tjener til at give Skibet den fornødne Stabilitet.
 - 10 % for hver Reise, som et og samme Skib gjør under Førelse af en Statslods, efterat det i det samme Kalenderaar allerede har gjort 12 saadanne Reiser;
 - 20 % for hver Reise, som et og det samme Skib gjør under Førelse af en Statslods, efterat det i det samme Kalenderaar allerede har gjort 24 saadanne Reiser;
 - 30 % for hver Reise, som et og det samme Skib gjør under Førelse af en Statslods, efterat det i det samme Kalenderaar allerede har gjort 36 saadanne Reiser.

Den før gjældende Ordning, at Skibe, ladede med Stenkul eller Sild, skulde erlægge den samme lavere Lodsafgift som ballastede Skibe, er fra den 1ste Juli iaar med den nye Tarifs Indførelse bortfaldt.

Fra Cuxhaven ud til Søen.

For Lodsning ud fra Cuxhaven til Søen, hvortil, som nævnt, kun Statslodse maa benyttes, erlægges en Afgift hvis Størrelse skal være 50 % af de i den meddelte Tabel fastsatte Lodspenge. Erlæggelsen af denne Afgift er imidlertid ikke tvangsmæssig nødvendig: den erlægges kun forsaavidt man virkelig tager Lods ombord.

Regningen over de Lodspenge, der skyldes ifølge den lovbestemte Tarif, opstilles af Marine-Inspektoratet i Hamburg, der sorterer under Deputationen for Handel og Skibsfart. For at opnaa de ovenfor omtalte Nedsættelser af Afgiften efter den 12te, 24de og 36te Reise i det samme Kalenderaar maa man indkomme med en formelig Ansøgning derom til denne Myndighed. Til Indvendinger mod den opstillede Regning tages der kun Hensyn, forsaavidt de gjøres inden Forløbet af eg vis kortere Tid.

Benyttelsen af Böschlods.

Fra Bösch til Altona-Hamburg.

Lodspenge for den videre Fart fra Bösch til Altona eller Hamburg betales kun i det Tilfælde, at man virkelig tager Lods ombord. Lodspengene er i dette Tilfælde Rmk. 3.60 for hver Hamburger Fod (0.286 Meter) af Skibets Dybgaaende.

Benyttelsen af Patentlods eller Böschlods.

Fra Hamburg-Altona til Cuxhaven eller ud til Søen.

Skibe, der gaar ud fra Hamburg eller Altona til Cuxhaven eller Søen, erlægges ligeledes kun Lodspenge i det Tilfælde, at der virkelig tages Lods ombord. Hvad Betalingen for udgaaende Lodsning angaar, saa maa dens Størrelse afgjøres ved speciel Overenskomst i hvert enkelt Tilfælde, idet der ingen Art af Takst gives. Den sædvanlige Betaling er fra 50 til 90 Rigsmark, ialt efter Skibenes Størrelse; om Vinteren forlanges der gennemgaaende noget mere end om Sommeren.

Havnelods.

Indenfor Hamburgs Havn overtager de af Staten ansatte og fast aflønnede Havnelodser Førelsen af de ankommende Skibe for at anvise dem Liggeplads. Forsaavidt imidlertid et Skib gaar i fast Rute paa Hamburg og har en reserveret, bestemt Liggeplads, pleier ingen Havnelods at indfinde sig ombord. Der bestaar ingen Forpligtelse for Skibsførere til kun at løbe ind i Havnen under Førelse af en Havnelods; men blir en saadan af Havnemesteren sendt ombord, er Skibsføreren forpligtet til at overlade ham Kommandoen. Her eksisterer saaledes Lodstvang i Lovens Forstand, og Rederiet hefter ikke for den Skade, der maatte bevirkes ved Lodsens Kommando, forudsat at Skibets Besætning har gjort sin Pligt. En Havnelods har intet Krav paa Gebyr, men der tilstaaes ham i Almindeighed en mindre Gratifikation.

Fra Hamburg-Altona til Harburg og omvendt.

Der er ansat tre Lodser særskilt for Lodsning fra Hamburg og Altona til Harburg og omvendt, af hvilke de to er stationerede i Neumühlen ved Altona og en i Harburg. Der eksisterer hverken nogen Lodstvang eller nogen Pligt til at betale Lodspenge, medmindre man virkelig benytter sig af Lods. Afgiften for Lodsningen er: Fra Hamburg-Altona til Harburg Rmk. 0.55 pr. Decimeter af Skibets Dyagaaende; fra Harburg til Hamburg-Altona Rmk. 0.40 pr. Decimeter af samme.

Afgiftens Størrelse er uforandret den samme, om Skibene er lastede eller ballastede.

Toldbehandling.

Da Lodserne har aflagt Tolded, er Skibe, bestemte til Hamburgs Frihavn eller en Toldhavn ved Neder-Elben, naar de har Lods ombord, befriede for Toldanmeldelse og Toldbehandling, forudsat at de om Dagen fører et nærmere angivet Toldflag og om Natten en nærmere betegnet Toldlygte. Har et indkommende Skib ingen saadan Lygte eller intet saadant Flag ombord, maa Lodsens signalisere udenfor Cuxhaven derefter og gjøre opmærksom paa, at naar Toldtegnene tages fra Arsenalets Beholdning i Cuxhaven, maa der herfor erlægges en Leie af 6 Mark. Paa samme Maade er et Skib fri for Toldbehandling, der gaar ud til Søen med Lods ombord.

Er ingen Lods, der har aflagt Tolded, ombord, maa det ankommende Skib gaa til Ankers ved Cuxhaven og der underkaste sig Toldbehandling, Efter vedkommende Toldmyndigheds nærmere Bestemmelse følges Skibet paa sin videre Fart af en Toldbetjent eller Skibets Rum lukkes af. Den medfølgende Toldbetjent skal have fri Forpleining ombord; der erlægges ingen Godtgjørelse for Ledsagelsen, og heller ikke betales der noget for hans Tilbagebefordring til Cuxhaven. I et enkelt Tilfælde maa dog saadan Godtgjørelse erlægges, nemlig naar der er blevet anordnet Lukning, men

Skibsføreren selv har anmodet om Toldledsagelse, en Anmodning, der i Almindelighed skal tages tilfølg. For fra Hamburg udgaaende Skibe gjælder tilsvarende Regler.

Hamburgs Havn er, som bekendt, Frihavn, og indenfor denne er Skibene saaledes ikke Gjenstand for nogen Art Toldbevogtning.

Bugsering.

Bugserdampbaade vil altid være til Tjeneste udenfor Cuxhaven. De eies af private Selskaber i Hamburg, af hvilke de største er: „Vereinigte Bugsir-Dampfschiff-Gesellschaft“ (Adresse: 1stes Vorsetzen No. 21) og „Neue Bugsir-Dampfer-Compagnie“ (Adresse: Baumwall No. 11), og gjennemgaaende maa der træffes forudgaaende Aftale om Betalingen for hvert enkelt Tilfælde. Det første af de to nævnte Selskaber har dog opstillet en Art Tarif, af hvilken Selskabet under den voksende Konkurrence vistnok ikke føler sig bundet, men som dog kan tjene til Oplysning over Størrelsen af den Bugserløn, der under vanlige Omstændigheder beregnes; den hidsættes derfor:

Winter-Tariff.

From 1st of November — 31st of March
from the following Stations to
Cuxhaven or vice versa.

Reg. Tons	Helgoland	1 Lightship	2 Lightship	3 Lightship	4 Lightship	Roads into Harbour
300/450	£ 12 s 10	£ 8 s —	£ 7 s 10	£ 7 s 10	£ 6 s 10	£ 4 s —
451/600	„ 15 „ —	„ 10 „ —	„ 9 „ —	„ 8 „ 10	„ 8 „ —	„ 5 „ —
601/750	„ 17 „ 10	„ 12 „ —	„ 10 „ —	„ 9 „ 10	„ 9 „ —	„ 7 „ —
751/900	„ 20 „ —	„ 15 „ —	„ 13 „ 10	„ 13 „ —	„ 12 „ 10	„ 10 „ —
901/1050	„ 22 „ 10	„ 17 „ 10	„ 15 „ —	„ 13 „ 10	„ 13 „ —	„ 11 „ 10
1051/1200	„ 25 „ —	„ 20 „ —	„ 17 „ 10	„ 15 „ —	„ 13 „ 10	„ 12 „ 10
1201/1350	„ 27 „ 10	„ 22 „ 10	„ 20 „ —	„ 17 „ 10	„ 15 „ —	„ 13 „ 10
1351/1500	„ 30 „ —	„ 25 „ —	„ 22 „ 10	„ 20 „ —	„ 17 „ 10	„ 15 „ —
1501/2000	„ 35 „ —	„ 30 „ —	„ 25 „ —	„ 22 „ 10	„ 20 „ —	„ 17 „ 10

From Cuxhaven to Hamburg or vice versa.

Reg. Tons	300 450	451 600	601 750	751 900	901 1050	1051 1200	1201 1350	1351 1500	1501 1700	1701 1850	1851 2000
	£ 18 s —	£ 24 s 15	£ 26 s 5	£ 28 s 10	£ 30 s —	£ 33 s 15	£ 37 s 10	£ 45 s —	£ 50 s —	£ 55 s —	£ 60 s —

From Glückstadt to Hamburg or vice versa.

	£ 11 s 5	£ 12 s 15	£ 13 s 10	£ 15 s —	£ 16 s 10	£ 19 s 10	£ 22 s 10	£ 29 s —	£ 30 s —	£ 32 s 10	£ 35 s —
--	-------------	--------------	--------------	-------------	--------------	--------------	--------------	-------------	-------------	--------------	-------------

If via Brunshausen or Glückstadt £ 5 s — d —

If via Brunshausen or Glückstadt „ 9 „ — „ — extra.

As soon there is driftice in the river towage according to special agreement.

Ved Isgang eller under andre Forholde, der ikke kan kaldes vanlige, sættes denne Tarif ganske ud af Betragtning. Hvis Selskabet leverer Slæbetrosse, betales herfor en speciel Godtgjørelse.

Havneordning.

Den nugældende „Hafenordnung“ er fra 1866. Der forberedes nu saavel en ny „Hafengesetz“, der skal indeholde Bestemmelser om Havneus Udstrækning, om de Tjenestemænd, der har at vaage over Færdselen i Havnen, om Havnelodsernes Stilling o. s. v., som en ny „Hafenordnung“, der skal give de nødvendige Politibestemmelser.

Samtlige Havnen besøgende Skibe er underkastede Havnemesterens Opsigt; de maa indtage den Liggeplads, han anviser dem, og ikke forandre den uden hans Indvilgelse. Asken fra Kambyserne maa forsigtig opbevares i Fade af Kobber, Jern eller ialfald af Ler, forsynede med forsvarlige Laag; hverken Aske eller Smuds maa kastes overbord, men bringes til et bestemt Sted efter nærmere Anvisning fra Havnemesten. Naar Ballast indtages eller udlosses, saa skal en Persenning af tilstrækkelig Størrelse udstrækkes fra Skibssiden ned i Lægteren, saaat ingen Ballast kan falde overbord. Om hvorledes der skal forholdes under Losning og Lastning af Krudt, Petroleum o. s. v., vil Oplysninger findes under et senere Afsnit.

Havnepoliti.

Til Opretholdelse af Ordenen findes der et særskilt organiseret Havnepoliti med Stationer rundt om i de forskellige Dele af Havnen.

Havnelæger.

Siden Koleraepidemien Høsten 1892 rasede i Hamburg og særlig fandt Tilhold i Havnen og de til denne stødende Dele af Byen, er forskellige Forholdsregler blevne tagne for at vaage over Sundhedstilstanden ombord i de i Havnen liggende Skide. Til dette Endemaal er der saaledes blevet ansat en fast Havnelæge, der skal føre stadigt Tilsyn med de sanitære Forholde i Havnen og ombord i Skibene, og som, forat Tilsynet kan blive saa effektivt som muligt, er blevet udstyret med en temmelig vidtgaaende Myndighed. Han er berettiget til at undersøge ethvert ankommande Skib baade med Hensyn til Mandskabets Sundhedstilstand og de sanitære Forholde ombord forøvrig. Finder han herunder, at Tilstanden ombord i et Skib lader noget tilbage at ønske i sanitær Henseende, f. Eks. med Hensyn til Lugarernes Størrelse, Renlighed eller Ventilation eller med Hensyn til Proviantens eller Drikkevandets Godhed, saa har han at give Skibsføreren de nødvendige Anvisninger til at afhjælpe Manglerne. Særlig skal han have sin Opmærksomhed henvendt paa, hvorfra Skibene forsyner sig med Vand, og kontrollere, at det Vand, som bringes dem, er i enhver Henseende godt. At en Skibsfører nøie og uden Indvendinger maa følge alle Anvisninger, der gives af Lægen med Hensyn til ombord værende syge, siger sig selv. Havnepolitiet har at følge de Ordre, som Lægen giver under Udøvelsen af sin Virksomhed.

Havnepenge.

I. Tonnengeld. Under dette Navn erlægges der af hertil kommende Skibe 10 Pfennig pr. Cbm. af deres Netto-Rumindhold.

Følgende Afvigelser fra denne Regel finder Sted:

- 1) Kun halvt saameget, 5 Pfennig pr. Cbm., erlægges af:
 - a. Ankommende Skibe, hvis Ladning bestaar af visse Sorter Varer, særlig Stenkul, Koks, Cinders, Trækul, Torv, Bygningstømmer, Stavtræ, Brænde, Slagtekvæg, Sild, Is, Sand, Cement, Kalk, Kalksten, Kridt, Gips, Sten, Stenfliser, Skifer, Mursten, Tagsten, Ler, simple Pottemagervarer, tomme Flasker, Kog- og Søsalt;
 - b. Alle 120 Cbm. og derunder holdende Skibe;
 - c. Alle ikke fra Søen her indtræffende Skibe, som igjen afgaar søværts med Ladning;
 - d. Alle Skibe, der kommer i Ballast og herfra afgaar med Ladning.
- 2) Helt fri for „Tonnengeld“ er særlig:
 - a. Alle Skibe, som baade kommer og gaar i Ballast;
 - b. Skibe, som kun indkommer forat repareres paa herværende Værfter, naar de efter endt Reparation igjen afgaar uden Ladning;
 - c. Skibe, der efterat de allerede har erlagt „Tonnengeld“ for vedkommende Reise, paa Grund af Isgang, Uveir eller Havari igjen maa vende tilbage hertil, forudsat at de igjen afgaar med den samme Ladning.

Euhver urigtig Opgivelse eller Omgaaelse af Kontrollen paadrager Skibsføreren, foruden muligt strafferetsligt Ansvar, en Mulkt af fra 14 til 50 Mark.

II. Hafenmestergebühren. Havnemesterafgift maa erlægges for hver Gang, et Skib benytter Hamburgs Havn; dens Størrelse er: For Skibe med indtil 2.5 Meters Dybgaaende Rmk. 2.40, med fra 2.5 til 3.5 Meters Dybgaaende Rmk. 4.80, med over 3.5 Meters Dybgaaende Rmk. 7.20.

Kaiforordning.

Kaianlæggene staar under Bestyrelse af en under Deputationen for Handel og Skibsfart sorterende „Quai-Verwaltung“ og drives for Statens Regning. Seilskibe ligger kun undtagelsesvis ved Kai og Dampskibe med ensartet Ladning sjelden. Kaiafgiften kommer derfor hovedsagelig kun i Betragtning for Dampskibe i fast Rute paa Hamburg. Fra den 1ste Januar 1894 er en ny Kaiforordning traadt i Kraft, der baade med Hensyn til Afgifterne og forøvrig væsentlig afviger fra, hvad der før var gjældende.

Skibe kan kun lægge til Kai efter forudgaaende Anmeldelse hos Kaiforvaltningen og efter derpaa erholdt Anvisning af Liggeplads. Kaiforvaltningen vil saavidt mulig sørge for, at Skibene ikke behøver at ændre Plads, men forlanges der Flytning, maa Skibsførerne uden Ophold følge Opfordringen. Kontanter, Gjenstande af Affektionsværdi, Gods, der let kan gaa itu, eller som medfører Ildsfare eller anden Fare, løst „Schüttgut“ (o: Korn, Gjødningsalte etc, der ikke er pakkede i Sække) og levende Dyr modtages ikke paa Kai uden under særskilte, med Forvaltningen paa Forhaand opgjorte Betingelser.

Saasnart som muligt efter et Skibs Ankomst til Kai og ihvertfald før Losningens Begyndelse er en nøiagtig Fortegnelse over Ladningen at indlevere, hvori opgives alt det ombord værende Gods med Angivelse af dets Adresse efter Mærke, Nummer, Indhold og Vægt; hvorvidt for enkelte Arter af Gods Angivelsen af Stykkernes Antal kan træde i Stedet for Angivelse af Vægt, bestemmes af Forvaltningen. Hvert enkelt Stykke af mere end 1 500 Kg. Vægt maa særskilt angives; ligeledes maa ildsfarligt

eller paa anden Maade farligt Gods i Ladningsfortegnelsen særlig betegnes som saadant. Skibet eller dets Repræsentant hefter for al den Skade, der maatte opstaa deraf, at disse Angivelser er undladte, unøjagtige eller ufuldstændige; ligeledes maa, om af saadan Grund Godsets Veining er nødvendig til Kaipengenes Beregning, Skibet erlægge de tariffmæssige Veiepenge. Skibets Ansvar for al Skade og Mangel ved Godset vedvarer, lige indtil Modtageren har overtaget det, saafremt ikke Skaden kan paavises at være indtruffet paa Kaien.

Udleveringen af Gods til Skibet foregaar i den af Skibets Repræsentant bestemte Rækkefølge og mod Kvittering. Afladeren forbliver ansvarlig for Skade og Mangel ved Godset, forsaavidt den findes før Udleveringen til Skibet, og den ikke er indtruffet paa Kaien. For Mangler, der kan sees af Godsets Ydre, og hvorfor Afladeren ikke er ansvarlig, hefter Kaiforvaltningen; imidlertid maa Indvendinger mod Godsets Beskaffenhed gjøres af Skibets Repræsentant strax efter dets Modtagelse ombord, ellers ophører ethvert Ansvar fra Forvaltningens Side.

De til Godsets Fastgjørelse ved Krankjættingen nødvendige Touglængder og Kjættinger har Skibet at levere; leverer Forvaltningen undtagelsesvis denslags Material, overtager den intet Ansvar derfor. Ved Losning har Skibets Folk et bringe Godset lodret under Krankjættingen og at hefte det fast til denne; ved Lastning fastgjøres Godset paa Kaien af Forvaltningens Folk. Forvaltningen og Skibets Repræsentant hefter hver for den Skade, der maatte foraarsages ved deres Folks Skyld under de dem paaliggende Forretninger. Forvaltningen besørger Gods, der ankommer eller skal afgaa med Jernbane, bragt ud af eller ind i Jernbanevognene.

I Hamburgs Havn findes der ialt henved 450 større og mindre Kraner, deriblandt 1 Kran med 150 Tons og 1 med 50 Tons Løfteevne. Kaiforvaltningen hefter for Skade, foraarsaget ved Brud af dens Kraner, Kjættinger eller Redskaber, forsaavidt da ikke disses daarlige Beskaffenhed trods al Omhu ikke stod til at opdage. Fremdeles hefter Forvaltningen, forsaavidt den ikke ved de før meddelte Bestemmelser, er befriet derfra, for Skade og Mangler ved det af den overtagne Gods, forsaavidt disse ikke er en Følge af Godsets naturlige Beskaffenhed eller skyldes „højere Magt; for Brandskade hefter den dog ikke, selv om denne er opstaaet ved dens egne Folks Skyld.

Kaipenge.

For Benyttelse af Kaianlæggene erlægges der:

I. „Raumgebühr“:

a) for Losning og Lastning eller en af Delene i indtil 5 Gange 24 Timer for hver Cbm. af Skibets Netto-Rumindhold 15 Pfennig;

b) for hvert paabegyndt Tidsrum af 24 Timer udover den nævnte Liggetid for hver Cbm. af Skibets Netto-Rumindhold 3 Pfennig.

Denne Afgift har udelukkende Skibet at bære.

II. „Ladungsgebühr“: for hver 100 Kg. af de paa Kaien lossede eller fra Kaien lastede Varer 10 Pfennig.

Af denne Afgift har Skibet at bære de syv Tiendedele, Ladningen de tre Tiendedele. Kaiforvaltningen hæver den hele Ladningsafgift af Skibets Repræsentant, til hvem det forbliver overladt at indkræve hos de enkelte Ladningsinteressenter den paa dem faldende Del

af Afgiften. Det staar til Forvaltningen at foretage Kontrolveining, og forsaavidt denne udviser en Mervægt af 5 % eller mere udover hvad der var opgivet, maa de tariffmæssige Veiepenge erlægges. For de efter Handelsbrug kun efter Stykkernes Antal med Gjennemsnitsvægt angivne Varer (Tønder Sild, Oxhoveder, Vin og lignende) vil Forvaltningen fastsætte en bestemt Vægt at lægge til Grund for Ladningsafgiftens Beregning.

Medens Kaiafgiften forhen helt og holdent faldt Skibet tillast, sees man med den nye Tarif at have slaaet ind paa en ny Vei, idet som bemærket en mindre Del af Afgiften, $\frac{3}{10}$ af „Ladungsgebühr“, er ført over paa Ladningsmodtager eller afsender. Medens forøvrig „Raumgebühr“ altid blir at erlægge af Skib, der ligger ved Kai, kommer „Ladungsgebühr“ kun i Betragtning, forsaavidt Godset gaar over Kaien; det erlægges altsaa ikke, om Godset, hvad der er meget almindeligt, løftes direkte og uden at berøre Kaien over fra Skibet til Lægtene eller omvendt. De herværende Rederier ser i den nye Ordning en Erkendelse fra det Offentliges Side af, at den hidtil for Skibene eksisterende Forpligtelse til alene at bære de hele Kaiomkostninger ikke var retfærdig, men mener, at man ikke har trukket de til denne Erkendelse svarende praktiske Konsekventser; særlig finder de det urimeligt at ogsaa den Ladningsinteressenterne paa-hvilende mindre Del af „Ladungsgebühr“ først blir at indkræve hos dem, der saa selv maa sørge for at faa sit Udlæg godtgjort af Ladningsinteressenterne, en Fremgangsmaade, der menes at ville paaføre Rederierne megen Uleilighed og ved Stykgodsladninger mangengang at ville være umulig. En Række herværende og herpaa farende fremmede Rederier har derfor sluttet sig sammen og vedtaget i Konossementerne at indføre Klausuler, hvorefter Ladningseierne vil have at betale den hele Ladningsafgift for indgaaende Gods, Skibet derimod den hele Afgift for udgaaende Gods. Det er endvidere bekjendt, at enkelte Rederier for rutegaende Dampskibe har truffet særlig Aftale med sine vigtigste stadige Ladningsinteressenter om en for Skibene gunstigere Fordeling af Ladningsafgiften end den i Kaitariffen bestemte. Endelig har et enkelt større Rederi for rutegaende Dampskibe indført i sine Konossementer en Klausul, hvorefter Dampskibet har Ret til at losse ved Kai i Hamburg, i hvilket Tilfælde 1 sh. pr. Ton i Tillægsfragt blir at erlægge af Ladningsmodtagerne.

Lettelser i Kaiafgiften.

III. Hvis Gods, der er losset fra et Søskib paa Kai, paa den samme Kaiplads igjen lastes ind i et andet Søskib, saa blir „Ladungsgebühr“ for Godsets Indlastning nedsat til 5 Pfennig pr. 100 Kg. og „Raumgebühr“ for det Skib, der indtager Godset, forsaavidt dets Benyttelse af Kaien indskrænker sig til Indtagelse af dette Gods, nedsat til 10 Pfennig pr. Cbm. Netto Rumindhold.

IV. Benyttes Kaien paa de herfor bestemte eller af Kaiforvaltningen i det enkelte Tilfælde dertil anviste Steder udelukkende til umiddelbar Overladning af Massegoods fra Skibet til Jernbanen eller omvendt, udenat nogen Oplægning paa Kaien træder imellem, saa blir følgende Afgifter at hæve:

1. Ved Overladning af Gjødningstoffer af enhver Art, Raajern, Malm, Salpeter, Ris, Asphalt, Bly, Kul, Cement, Korn i Sække, Sten, Sand, Sukker, Salt, Kainit, Skifer, Stenheller, Jernbaneskiner og andet Jernbanemateriel: 5 Pfennig pr. 100 Kg.

2. Ved Overladning af Bomuld, Huder, Oljekager, Uld, Jute, Jerntraad i Ringe, Sild, Potetes, Korktræ, Farvetræ, tomme Flasker (løse): 7.5 Pfennig pr. 100 Kg.

Det overlades til Deputationen for Handel og Skibsfart at henføre ogsaa andre Artikler, der maa betragtes som Massegoods, under Punkt 1 eller 2.

Halvdelen af denne Afgift har Skibet, Halvdelen Modtageren eller Afsenderen at bære; Kaiforvaltningen hæver imidlertid ogsaa her det hele Beløb hos Skibets Representant, der igjen hos Ladningsinteressenterne maa indkræve den paa dem faldende Halvdel.

V. Hvis med Kaiforvaltningens Tilladelse Gods leveres til Kaien for et Søgskib, der ikke indtager dette Gods ved Kai, saa har Skibets Repræsentant at betale for dets Aflevering:

1. Hvis Skibet paa den samme Reise allerede har benyttet Kai til Losning eller delvis Lastning og derfor har at betale „Raumgebühr“, 10 Pfennig pr. 100 Kg;

2. I modsat Fald 20 Pfennig pr. 100 Kg.

Kranpenge.

Skibe, der ligger ved Kai og saaledes erlægger Kaipenge, betaler ingen særskilt Afgift for Benyttelsen af de paa Kaien værende Kraner med Løfteevne af indtil 2 000 Kg. For Løftning og Nedlægning af Stykker af mere end 2 000 Kg. erlægges der Kranpenge efter følgende Tabel:

For Stykker paa kg.	Ved Overladning fra Jernbanen paa et Søgskib eller omvendt.	I alle andre Tilfælde
	for 100 kg.	
2 000—3 000	5 Pf.	10 Pf.
3 001—5 000	10 -	20 -
5 001—7 500	15 -	25 -
7 501—10 000	20 -	30 -
10 001—12 500	25 -	35 -
12 501—15 000	30 -	40 -
15 001—17 500	35 -	45 -
17 501—20 000	40 -	50 -
20 001—25 000	45 -	55 -
25 001—30 000	50 -	60 -
30 001—35 000	55 -	65 -
35 001—40 000	60 -	70 -
40 001—50 000	65 -	75 -
50 001—60 000	70 -	80 -
60 001—70 000	72.5 -	82.5 -
70 001—80 000	75 -	85 -
80 001—90 000	77.5 -	87.5 -
90 001—100 000	80 -	90 -
100 001—110 000	82.5 -	92.5 -
110 001—120 000	85 -	95 -
120 001—130 000	87.5 -	97.5 -
130 001—140 000	90 -	100 -
140 001—150 000	100 -	100 -

Hvis Godsets Overlevering afbrydes ved en længere Nedlægning paa Kaien end nødvendigt til at forberede selve Overleveringen, har man for den anden Løftning at betale Halvdelen af ovenstaaende Kranpenge.

Tillægsafgift.

For Arbeide udenfor den regelmæssige Arbeidstid hæves der for hvert Losse- eller Lastested for hver paabegyndt Time:

indtil Kl. 10 Aften Mark 5
 efter Kl. 10 Aften — 7.50.

For Arbeide paa Søn- og Helligdage hæves der for hvert Losse- eller Lastested 15 Mark.

Ifølge en Senatsbeslutning meddeles der fra dette Aars Begyndelse af ikke mere som før i alle Tilfælde uden videre Undersøgelse Tilladelsesattester til Losnings- og Lastningsarbeide (det være sig ved Kai eller ikke) paa Søn- og Helligdage; saadanne Attester blir nu ikke givne, forsaavidt Nødvendigheden af Søndagsarbeide paavises eller ialfald sandsynliggjøres for Politiet. Til Skibenes Lastning Natten til en Søn- eller Helligdag vil Tilladelse fremdeles meddeles uden Vanskelighed, naar man anmoder derom under Henvisning til, at Skibet skal forlade Havnen i Løbet af Søndagen. Hvor Nødvendighed foreligger, vil for Fremtiden Tilladelsesattester ogsaa blive meddelte paa selve Søn- og Helligdagene.

Pakhuspenge.

For Gods, der henstaar paa Kai udover to Hverdage, for hvilken Tid ingen Betaling erlægges, betales i Pakhusleie (Lagergeld) for 100 Kg. pr. Hverdag 2 Pfennig.

Undtagelser:

1. For Korn, Oljefrø, Mel og Bælgfrugter betales for 100 Kg. pr. Hverdag 1 Pfennig.
2. For tomme Fade, Kurve, Kister for 100 Kg. pr. Hverdag 6 Pfennig.
3. For Maskiner der tillades henstillede i det frie, for 100 Kg. pr. Maaned 10 Pfennig.
4. For paa Kai opstablet Massegoods for 100 Kg. pr. Maaned 2 Pfennig.

Veiepenge.

I Veiepenge har den, der anholder om Veining, at betale:

1. For Veining ved Modtagelsen eller Afleveringen 6 Pfennig pr. 100 Kg.
2. For Veining forbundet med Omstabling 10 Pfennig pr. 100 Kg.
3. For Veining stykkevis 12 Pfennig pr. 100 Kg., men mindst 6 Pfennig for hvert Collo. Om Veining af de interesserede foretages paa egen Vægt og med egne Folk, er dog Kaiforvaltningen berettiget til at hæve ovenstaaende Afgifter.

Den mindste Afgift, der efter nogen Tarifsats i den ny Kaiforordning blir at erlægge, er 30 Pfennig. Paabegyndte 100 Kg. og paabegyndte Dage regnes for fulde, og Regninger afrundes opover til 10 Pfennig. For Meddelelse af Attester og for Modtagelsen af Anmodninger om Udlevering af Gods betales i hvert enkelt Tilfælde 1 Mark.

Skibstaxatorer.

Ansøgninger om Opnævnelse af Mænd til at besigtige og taxere Skade, der er lidt paa Skib eller Skibstilbehør, kan stilles til Hamburgs Handelskammer; forsaavidt Ansøgningen er indgivet før Kl. 12 Middag, finder Opnævnelsen Sted endnu samme Dag. Der opnævnes to Mand blandt de 17 saakaldte Skibstaxatorer, der aarlig udnævnes af Handelskammeret og derpaa edfæstes af Præsæs for Deputationen for Handel og Skibsfart. Saavidt muligt skal Besigtigelsen finde Sted allerede den næste Arbejdsdag efter Opnævnelsen, og Taxatorerne har i Almindelighed inden 8 Dage efter den sidst stedfundne Undersøgelse at udfærdige saakaldt Besigtigelses- og Taxationsdokument, hvilket derpaa legaliseres af Handelskammeret.

Der tilkommer Taxatorerne følgende Gebyr:

For hver enkelt Besigtigelse med tilhørende Dokument, og forsaavidt ved Dampskibe baade Skib og Maskine er beskadigede, for hver af Delene særskilt ved en Skade paa indtil Rmk. 2 000	Rmk. 20
- - — fra Rmk. 2 001 til 5 000	30
- - — - - 5 001 - 10 000	40
- - — - over - 10 000	50

For Fastsættelsen af et Skibs Takstværdis, iberegnet den dertil nødvendige Besigtigelse,

ved Skibe paa indtil 1 000 Br. R. T.	40
- — - fra 1 001 til 2 000 Br. R. T.	80
- — - over 2 000 Br. R. T.	120

Fremdeles maa mulige Extraudlæg, som Taxatorerne har havt, godtgøres. Forsaavidt Besigtigelsen maa foretages udenfor Hamburgs eller Altonas Havneomraade, indtræder en til de nærmere Omstændigheder svarende Forhøjelse af Gebyret, der eventuelt blir at fastsætte af Handelskammeret.

Nautiske Sagkyndige.

Hvert tredie Aar udnævner Handelskammeret 6 saakaldte nautiske Sagkyndige, der tages i Ed af Præsæs for Deputationen for Handel og Skibsfart, og under hvis Kompetence det hører at foretage Besigtigelser ombord i Skibe over Ladningens Stuvning og Garnering, over Skibets Dybgaaende og Lasteevne, over Lasterummets Udnyttelse og forøvrig over nautiske Tildragelser, forsaavidt ikke Undersøgelsen kommer ind under Skibstaxatorernes Virksomhed. De nautiske Sagkyndige har sit eget Kontorlokale, i hvilket Andragender om Foretagelse af Besigtigelse daglig modtages; de inden Kl. 12 Middag indgaaede Andragender blir i den Rækkefølge, hvori de er indkomne, efterfulgte endnu samme Dag, de efter denne Tid indgaaede Andragender senest i Løbet af den følgende Arbejdsdags Formiddag. Besigtigelsen foretages af to Mænd, og over hvad herunder forefindes, meddeles uopholdelig Attest.

For hver Attest betales 20 Mark; under særlige Omstændigheder, saaledes ved Isgang, eller naar Skibet befinder sig udenfor Hamburgs og Altonas Havneomraade, maa de derved foranledigede Extraudlæg erstattes, hvorhos desuden en til de nærmere Omstændigheder svarende Forhøjelse af Gebyret, der eventuelt blir at fastsætte af Handelskammeret, kan indtræde.

Skibsværfter.

Hamburg har en Række af større og mindre Skibsværfter, af hvilke her kan nævnes:

Blohm & Voss, paa Kuhwärder;
 Reiherstieg Schiffswerft med Maschinenfabrik, Klein Graasbrook;
 H. C. Stülcken Wittwe, paa Steinwärder;
 B. Wencke Söhne, paa Steinwärder.

Der eksisterer ingen fast Doktakst; Betaling erlægges efter forudgaaende Overenskomst.

Ballast.

Ifølge Opgift fra Ballastfirmaet J. T. Guttery, Baumwall No. 9, er Ballast at erholde til følgende Priser:

Sand- og Jordballast, bragt ombord, om Sommeren 1 Mark pr. Ton, om Vinteren 3 Mark pr. Ton;
 Stenballast, bragt ombord, om Sommeren 5 Mark pr. Ton, om Vinteren ligemeget, men med Tillæg af Bugserløn. Det gennemsnitlige Kvantum, som leveres om Dag, opgaar i Regelen 60—70 Tons for mindre Skibe og 100 Tons for større; i Almindelighed vil der imidlertid intet være iveien for, at et betydeligt større Kvantum leveres, naar Skibet kun er istand til at modtage dette.

For Udlosning af Ballast betales der Rmk. 1.20 pr. Ton, hvortil om Vinteren kommer Bugserløn.

Vand.

Prisen for Kildevand, leveret frit ombord, opgaar til 4 Mark pr. Ton.

Vinteroplag.

Intet særligt Gebyr betales for Vinteroplag.

Sygehuse.

„Seemanns Krankenhaus“, „Altes Allgemeines Krankenhaus“ og „Neues Allgemeines Krankenhaus“ (det sidste liggende paa Eppendorf) er alle Statens og staaer under den samme Direktion, hvorfor Sømænd efter Sygdommens Beskaffenhed og eftersom Pladsen tilsiger, snart indlægges paa det ene og snart paa det andet af dem. For Forpleiningen betales der før Rmk. 1.60 pr. Dag, men under Koleraepidemien forhøiedes Betalingen til Rmk. 2.00 pr. Dag, og denne Betaling forlanges fremdeles.

Advokater for Sørætssager.

Som Advokater, der specielt befatter sig med Sørætssager, har man faaet opgivet:

J. Seebohm	}	danner et Advokatfirma, Adresse: im. Donenhof 62/65.
J. Scharlach		
Ed. Westphal		
H. R. E. J. Poelchau		
A. Lutteroth		

Antoine Feill	}	Grosse Bleichen 29.
O. Hübener		
A. M. Wolffson	}	Grosse Bleichen 46.
J. Wolffson		
O. Wachsmuth, Ness 7.;		
Nolte & Schroeder, Adolfsbrücke 10.		

Skibsmæglere.

Følgende Skibsmæglerfirmaer opgives:

A. Bolten, W. Millers Nfl., Admiralitätsstrasse.
 F. W. Dahlström, 1stes Vorsetzen.
 Th. & F. Eimbecke, Baumwall.
 Knöhr & Burchard Nfl. Steinhöft.
 D. Milberg, Admiralitätsstrasse.
 F. J. Reimers, do.
 Rettmeyer & Hessenmüller, Stubbenhuk.
 R. M. Sloman jr., Baumwall.

Mæglerkurtage.

Den af Hamburgs Handelskammer udgivne „Mäklergebühren-Taxe“ indeholder for Skibe og Fragter følgende Kurtagesatser:

„Salg af Skibe, Skibsparter og Skibsredskaber“ } 1 % af Sælger og 1 % af Kjøber.

Skibsfragter herfra til alle europæiske Pladse, saavel som fra europæiske Havne til europæiske Havne, hvorved de ikke europæiske Pladse ved Middelhavet og det sorte Hav stilles lige med de europæiske 5 %
 herfra til andre end de førnævnte Pladse, saavel som fra andre europæiske eller udeneuropæiske Havne til transatlantiske Havne og fra transatlantiske Pladse til udenlandske Havne eller hertil . . . 3 %
 og af alle med udenlandske eller herværende Mæglere i Fællesskab afsluttede Fragter 5 %

Denne Kurtage har kun Befragteren at betale.

For Indklarering eller Udklarering af et Skib i Ballast, indtil 100 Tons Mk. 18, fra 101 til 200 Tons Mk. 36, over 200 Tons Mark 45.

For Udklareringen af et Skib med Ladning finder i Regelen ingen særskilt Godtgjørelse Sted. Kun i det Tilfælde at Kurtagen af Fragten ikke beløber sig til saameget som det foranstaaende Gebyr for Skibets Udklarering i Ballast, beregnes i Stedet for Kurtagen dette Gebyr.

Det samme Gebyr beregnes af den Mægler, til hvem Skibet indgaaende har været adresseret, hvis det udgaaende herfra befragtes gennem en anden Mægler.

For Indkassering af Fragten $1\frac{1}{2}$ %. Det bemærkes, at der for Indkassering af Fragten under den voksende Konkurrence i Regelen kun erlægges $\frac{1}{2}$ til 1 %.

Korrigerig af Kronometre.

Kronometre faaes korrigerede paa den ved Havnen liggende „Deutsche Seewarte“, en Rigsinstitution, der tillige er Hovedsædet for den nautiske Meterologi i Tyskland.

Bestemmelser og Kutymer for Losning og Lastning.

Losning.

En Lov af 30te Januar 1885 fastsættes Tiden for Losning. Ifølge denne begynder Losningstiden, forsaavidt ikke andet er aftalt, den første Arbejdsdag, efterat Skibsføreren har meddelt Lastemodtageren, at Skibet er klart til Losning, forudsat at denne Meddelelse er afgivet paa en Arbejdsdag og før Kl. 2 Eftermiddag; en efter denne Tid gjort Meddelelse gjælder som iværksat paa den følgende Arbejdsdag. Er Modtageren Skibsføreren ubekjendt, maa denne bekjendtgjøre, at Skibet er klart til Losning i følgende tre herværende Aviser: „Hamburgischer Korrespondent“, „Hamburger Nachrichten“ og „Hamburgische Börsen-Halle“; Meddelelsen gjælder isaafald for at være skeet paa dets Tidspunkt, da Morgennumrene af de to første Blade er udkomne, eller for Mandagens Vedkommende da Middagsudgaven af „Hamburgischer Korrespondent“ er udkommet. Er der flere Lastemodtagere, maa Meddelelse gives hver enkelt, eftersom Skibet blir klart til at losse enhvers Del af Lasten.

For Skibe, hvis Ladning helt gaar til en enkelt Modtager, er Losningstidens Varighed, som følger:

A. For Seilskibe:

Af Størrelse Reg. Tons Netto.				Fra 1ste Marts til 31te Oktbr.	Fra 1ste Novbr. til 28de (29de) Febr.
indtil 30				3 Dage	3 Dage
fra over	30	til	60	4 —	4 —
- —	60	-	100	6 —	7 —
- —	100	-	200	8 —	9 —
- —	200	-	300	9 —	10 —
- —	300	-	400	11 —	12 —
- —	400	-	500	13 —	14 —
- —	500	-	600	14 —	16 —
- —	600	-	700	15 —	17 —
- —	700	-	800	16 —	18 —
- —	800	-	900	17 —	20 —
- —	900	-	1 000	18 —	21 —

For hver 100 Tons større Drægtighed om Sommeren og 75 Tons om Vinteren 1 Dag mere.

B. For Dampskibe.

Af Størrelse Reg. Tons Netto.				Fra 1ste Marts til 31te Oktbr.	Fra 1ste Novbr. til 28de (29de) Febr.
indtil 200				3 Dage	4 Dage
fra over	200	til	300	4 —	5 —
- —	300	-	400	5 —	6 —
- —	400	-	600	6 —	7 —
- —	600	-	800	7 —	8 —

For hver 200 Tons større Drægtighed 1 Dag mere.

Liggedagenes Beregning.

Med Hensyn til Liggedagenes Beregning bestemmer Loven, at ogsaa de Dage skal medregnes, paa hvilke Modtageren ved et Tilfælde er forhindret fra at modtage Lasten. Dog medregnes ikke:

1) Søn- og Helligdage;

2) de Dage, paa hvilke paa Grund af Vind og Vær eller hvilket-somhelst andet Tilfælde Transporten fra vedkommende Skib til Land ikke alene af den Last, der befinder sig ombord i Skibet, men af enhver Art af Last maatte være umulig;

3) de Dage, paa hvilke Vind og Vær eller hvilket-somhelst andet Tilfælde hindrer selve Udlosningen fra Skibet.

Hvad Overliggedage angaar, saa medregnes derimod alle Dage med den eneste Undtagelse af de under No. 3 betegnede.

Flere Lastemodtagere.

Naar der findes flere Lastemodtagere, har enhver af dem Fordring paa saameget af den ved Loven fastsatte Losningstid, som svarer til den Del af Skibets hele Rumindhold, der indtages af den for ham bestemte Ladning.

Lægtring.

Der maa sondres mellem to Arter Lægtring:

1) Lægtring kan være nødvendig, forat meget dybgaaende Skibe skal kunne komme op til Byen; Udgifterne ved denne Lægtring maa bestrides af Skibet, forsaavidt ingen anden Bestemmelse er truffet i Certepartiet. I Salpeter- Certepartierne siges ialmindelighed udtrykkelig, at Lægtringen skal foregaa for Skibets Regning, i Petroleums-Certepartierne derimod at den skal foregaa for Lastens. Liggedagene dreier ikke under Lægtringen. Naar Lægtringen foregaar for Skibets Regning, bærer dette ogsaa Ansvar for Lasten i Lægterne i samme Omfang som for Lasten i Skibet selv.

2) Lægtring i selve Havnen foregaar altid for Lastemodtagerens Regning.

Losning af let antændelige Stofte.

Har et Skib mere end 400 Kgr. Krudt ombord, maa det ankre i Nærheden af Twielenfleth nede ved Elben. Hvis Krudtet ikke er bestemt til selve Hamburg, maa det her omlades; i modsat Fald maa det Hamburgske Politis Tilladelse til at bringe det op til Byen indhentes og Politiets Bestemmelser i den Anledning nøie følges. Er Krudtbeholdningen under 400 Kgr., kan Skibet vistnok frit gaa op til Byen, men Krudtet maa isaa-faldt ved Ankomsten, selv om det kun er bestemt til eget Brug, bringes over i Vagtskibet ved Toldstationen „Jonas“. Forsaavidt Skibet igjen skal medtage Krudtet, maa Anmeldelse herom ske paa Vagtskibet 12 Timer før Afgangen, forat det kan holdes i Beredskab til Tilbagelevering. For Opbevaringen betales en Afgift af Rmk. 1.20 pr. 50 Kgr., dog at mindste Beløb, der blir at betale, er Rmk. 2.40.

Har et Skib Petroleum, Nafta eller andre let antændelige Varer ombord, ligegyldigt i hvilke Kvantiteter, maa Skibsføreren strax ved Ankomsten gjøre Anmeldelse paa det ved Stationen „Jonas“ liggende Vagtskib, hvorpaa Havnemesteren anviser Skibet Liggeplads (i „Petroleums-Hafen“). Ombord i Skibet maa ingen Ild og intet Lys antændes, og Tobaksrøgning er forbudt.

Lastning.

Hvad Tiden for Lastning angaar, gives der ingen Lov eller bestemt Usance derfor; den fastsættes specielt i hvert enkelt Certeparti. Skibe, der er bestemte til Nordamerika med Stykgods, pleier at laste i 15 til 20 Arbejdsdage; til Brasilien, Australien etc. lastes der 30 til 40 Arbejdsdage.

Kvittering for Lasten udstedes ikke, før den er gaaet ombord. Lasten bringes til Skibets Side for Afsenderens Regning.

Veining.

Naar ved indgaaende Skibe Fragten er stipuleret efter udleveret Vægt, saa udføres Veiningen omtrent altid ombord, og det blir da Skibets Sag at sørge for denne og bestride Omkostningerne. Undtagelse herfra sker kun ved Losning af Mahogany og Ceder, hvor Omkostningerne ved Veiningen deles af Skib og Modtager.

Udgaaende Ladninger skal her næsten aldrig blive veiede.

Ansvar for Vægt.

Skibet svarer for Vægten efter Konossementet, hvis der ikke i dette udtrykkelig er sat „weight unknown“ eller en lignende Formel. I Tilfælde af at en saadan forefindes i Konossementet, kan der for Skibet kun være Tale om noget Ansvar, forsaavidt Vægtforskjellen er saa stor, at den havde maattet være Skibsføreren paafaldende.

Det staar Skipperen frit for at losse og lade ved Hjælp af sit eget Mandskab; imidlertid benyttes næsten altid Sjouere. Ved Arbeidsdage forstaaes i Hamburg løbende Dage, Søn- og Helligdage undtagne.

Seilskibe behøver ikke at rømme Plads til Gunst for Dampskibe, der skal losse og lade, hvorfor her heller ikke er Tale om nogen Standsning i Liggedagenes Dreining af denne Grund.

Liggedagspengene.

Der gives ingen Lov, som fastsætter Liggedagspengenes Størrelse for det Tilfælde, at der mod al Sædvane ingen Overenskomst skulde være truffet derom i Certepartiet. Deres sædvanlige Størrelse opgives at være 3 à 4 Pence pr. Ton Register Netto ved Seilskibe og 5 à 6 Pence pr. Ton Brutto for Dampskibe.

Fragts Udbetaling.

Hvis ikke anden Aftale er truffet, kan Fragten først forlanges udbetalt, naar Lasten er udlosset. Skibsføreren har imidlertid Ret til at forlange Fragten deponeret, forinden han lossen.

Dokker for Losning og Lastning i Lighed med de Londonske gives der ikke i Hamburg. Forsaavidt Lastemodtageren for at paaskynde Losningen forlanger, at Skibet skal lægge til Kai, maa han ogsaa betale Kaiomkostningerne.

Udgiftsregninger.

Seilskib stort 290 R. T., ankommet med en Ladning
Blaatræ fra Laguna de Terminos og afgaaet med en Ladning
Stykgods til Vera Cruz.

Lodspenge fra Søen til Bösch	Mk. 160.50
— fra Bösch til Hamburg	- 50.40
— for Udgaaende	- 60.00
Bugserløn op til Hamburg	- 260.00
— ind i Havnen	- 20.00
— for Udgaaende til Helgoland	- 320.00
Fortøining	- 6.00
Ind- og Udklarering	- 50.00
Tonsafgift	- 82.20
Havnemesterafgift	- 7.20
Havnelods	- 5.00
Leie af Toldlanterner	- 6.00
Losning	- 350.00
Lastning	- 415.00
Telegrammer, Porto etc.	- 7.50
Trykte Skibssedler og Kvitteringer . .	- 8.25
Det mexikanske Konsulat og Sundhedspas	- 112.00
Konsulatafgift	- 20.72
Sum Mk. 1 940.77	

Seilskib, stort 493 R. T., ankommet med en Ladning
Benaske fra Paysandu og afgaaet med en fuld Ladning
Stykgods til Santos.

Lodspenge fra Søen til Bösch	Mk. 145.88
— fra Bösch til Hamburg	- 63.00
— for Udgaaende	- 75.00
Bugserløn op til Hamburg	- 150.00
— ind i Havnen	- 50.00
— for Udgaaende	- 250.00
Fortøining	- 6.00
Ind- og Udklarering	- 50.00
Tonsafgift	- 138.70
Havnemesterafgift	- 7.20
Havnelods	- 6.00
Losning	- 603.00
Lastning	- 811.00
Annonceomkostninger	- 97.50
Telegrammer, Porto etc.	- 9.50
Lastebøger og Kvitteringer	- 10.50
Det brasilianske Konsulat	- 132.40
Konsulatafgift	- 35.22
Sum Mk. 2 640.40	

Seilskib, stort 497 Tons, ankommet med en Ladning
Logwood fra Jamaica og afgaaet med en Ladning Stykgods
til Maranham.

Lodspenge fra Søen til Bösch . . .	Mk.	126.42
— fra Bösch til Hamburg . . .	-	57.60
— for Udgaande . . .	-	65.00
Bugserløn op til Hamburg . . .	-	80.00
— ind i Havnen . . .	-	20.00
— for Udgaande . . .	-	140.00
Fortøining . . .	-	6.00
Tonsafgift . . .	-	140.90
Havnemesterafgift . . .	-	7.20
Havnelods . . .	-	6.00
Notering af Protest . . .	-	4.00
Leie af Toldlanterner . . .	-	6.00
Losning . . .	-	315.70
Lastning . . .	-	795.20
Dunnageved for Lastning . . .	-	46.50
Udklarering . . .	-	45.00
Telegrammer og Porto . . .	-	13.04
Smaa Omkostninger . . .	-	8.70
Lastebøger og Kvitteringer . . .	-	15.70
Maalestok etc. . .	-	12.40
Manifest og Expedition . . .	-	45.00
Det brasilianske Konsulat . . .	-	135.80
Konsulatafgift . . .	-	35.50
Sum	Mk. 2	127.66

Seilskib, stort 1 100 R. T., ankommet med en Ladning
Salpeter fra Tocopilla og afgaaet i Ballast til Cardiff..

Lodspenge fra Søen til Bösch . . .	Mk.	293.64
— fra Bösch til Hamburg . . .	-	81.00
— for Udgaande . . .	-	75.00
Bugserløn op til Hamburg . . .	-	407.25
— ind i Havnen . . .	-	40.00
— for Udgaande . . .	-	250.00
Fortøining . . .	-	8.00
Ind- og Udklarering . . .	-	50.00
Tonsafgift . . .	-	311.30
Havnemesterafgift . . .	-	7.20
Havnelods . . .	-	10.00
Leie af Toldlanterner . . .	-	6.00
Losning . . .	-	1 115.50
Ballast . . .	-	390.00
Veiepenge . . .	-	125.40
Telegrammer, Porto etc. . .	-	9.50
Konsulatafgift . . .	-	78.58
Sum	Mk. 3	258.37

Seilskib, stort 1746 R. T., ankommet fra Calcutta med
13 400 Baller Jute og afgaaet til Calcutta med Salt.

Lodspenge fra Søen til Bösch . . .	Mk.	155.40
— fra Bösch til Hamburg . . .	-	84.60
— for Udgaande	-	80.00
Bugserløn op og ud	-	1 428.00
Bugserhjælp i Havnen	-	81.60
Fortøining etc.	-	20.00
Ind- og Udklarering	-	50.00
Tonsafgift	-	554.00
Havnemesterafgift	-	7.20
Havnelods ind og ud	-	20.00
Notering af Protest	-	9.00
Annoncering af Skibets Ankomst paa Børsen	-	3.00
Losning, 75 Pf. pr. 5 Baller	-	2 019.50
Tallyman	-	203.50
Besigtigelse	-	44.00
Telegrammer, Porto etc.	-	32.80
Konsulatafgift	-	124.73

Sum Mk. 4 917.33

Dampskib, stort 290 R. T., ankommet med en Ladning
Rujern fra England og afgaaet med Ladning til Salthavn.

Lodspenge fra Søen til Bösch . . .	Mk.	81.12
— fra Bösch til Hamburg . . .	-	57.60
— for Udgaande	-	50.00
Tonsafgift	-	121.40
Havnemesterafgift	-	7.20
Havnelods	-	6.00
Indklarering	-	18.00
Notering af Protest	-	4.00
Annoncering af Skibets Ankomst . .	-	3.00
Politivagt	-	3.60
Losning, 65 Pf. pr. Ton	-	369.00
Tallyman	-	11.60
Lastning	-	286.80
Telegrammer, Porto etc.	-	8.35
Maalebrev	-	27.75
Konsulatafgift	-	20.72

Sum Mk. 1 076.14

Dampskib, stort 634 R. T., ankommet med Ladning fra
Marseille og afgaaet i Ballast til Blyth.

Lodspenge fra Søen til Bösch . . .	Mk.	107.40
— fra Bösch til Hamburg . . .	-	66.60
— for Udgaande	-	70.00
Bugserassistance	-	40.00
Fortøjning etc.	-	40.00
Tonsafgift	-	263.90
Havnemesterafgift	-	7.20
Havnelods	-	6.00
Indklarering	-	25.00
Notering af Protest	-	9.00
Annoncering af Skibets Ankomst . . .	-	3.00
Losning	-	826.40
Tallyman	-	92.70
Besigtigelse	-	44.00
Telegrammer, Porto etc.	-	16.65
Konsulatafgift	-	45.29

Sum Mk. 1 663.14

Dampskib, stort 1 027 R. T., ankommet med en Ladning
Phosphat fra Savannah og afgaaet i Ballast til Newcastle.

Lodspenge fra Søen til Bösch . . .	Mk.	111.36
— fra Bösch til Hamburg . . .	-	80.10
— for Udgaande	-	81.60
Bugserhjælp op	-	40.00
— ud	-	40.00
Fortøjning	-	10.00
Tonsafgift	-	391.80
Havnemesterafgift	-	7.20
Havnelods	-	20.00
Indklarering	-	25.00
Notering af Protest	-	9.00
Annoncering af Skibets Ankomst . . .	-	3.00
Losning, 75 Pf. pr. Ton	-	1 621.75
Telegrammer, Porto etc.	-	18.95
Konsulatafgift	-	73.37

Sum Mk. 2 534.13

Dampskib, stort 1 091 R. T., ankommet med en Ladning
Bomuld, Mel etc. fra Velasco og afgaaet i Ballast.

Lodspenge fra Søen til Bösch . . .	Mk.	127.00
— fra Bösch til Hamburg . .	-	67.80
— for Udgaande	-	102.00
Bugserhjælp i Havnen	-	81.60
Fortøining	-	10.00
Tonsafgift	-	344.00
Havnemesterafgift	-	7.20
Havnelods	-	20.00
Kaipenge	-	1 266.40
Besigtigelse	-	40.00
Losning	-	1 276.40
Veiepenge	-	167.50
Udklarering	-	45.00
Smaa Udgifter	-	12.00
Konsulatafgift	-	77.94

Sum Mk. 3 644.84

Dampskib, stort 1 543 R. T., ankommet i Ballast fra
Havre og afgaaet med en Ladning Stykgods til Montreal.

Lodspenge fra Søen til Bøsch . . .	Mk.	107.70
— fra Bøsch til Hamburg . .	-	50.40
— for Udgaande	-	100.00
Bugserhjælp ind i Havnen	-	40.80
— ved Udgaande	-	30.00
Fortøining	-	10.00
Tonsafgift	-	261.25
Havnemesterafgift	-	7.20
Havnelods	-	10.00
Lastning	-	1 918.60
Tallyman	-	313.10
Telegramer, Porto etc.	-	15.20
Lastebøger og Kvitteringer	-	7.50
Sundhedspas med den engelske Konsuls Legalisation	-	14.25
Konsulatafgift (halv Afgift)	-	55.12

Sum Mk. 2 941.12

Dampskib, stort 1 763 R. T., ankommet med en Ladning Korn fra Sortehavet og afgaaet i Ballast til Cardiff.

Lodspenge fra Søen til Bøsch . . .	Mk.	135.96
— fra Bøsch til Hamburg . . .	-	86.40
— for Udgaaende	-	102.00
Bugserhjælp op	-	40.00
— ud	-	40.00
Fortøining	-	10.00
Tonsafgift	-	660.20
Havnemesterafgift	-	7.20
Havnelods	-	20.00
Indklarering	-	25.00
Leie af Toldlanterner	-	6.00
Notering af Protest	-	9.00
Annoncering af Skibets Ankomst . . .	-	3.00
Løsning, 60 Pf. pr. Ton	-	2 391.80
Telegrammer, Porto etc.	-	27.10
Maalebrev	-	148.15
Konsulatafgift	-	125.95

Sum Mk. 3 837.76

Altona.

Havn og Skibsfart.

Altonas Havn kan besøges af Skibe med indtil 6.3 Meters Dybgaaende. Den meste Omsætning i Altonas Havn foregaar nu for Hamburgske Handels- huses Regning. De for Søskibe bestemte Kaianlæg er overdragne til det i den Anledning dannede „Altonaer Quai- und Lagerhaus-Gesellschaft“, et privat Selskab, hvis Virksomhed imidlertid er en vis Kontrol undergivet, og hvis Tarif er godkendt af det Offentlige.

Altonas Havn besøgte i 1892 af 929 ankomne Skibe med 257 983 R. T. Drægtighed, hvoraf 246 Dampskibe med 184 812 R. T.; der afgik 932 Skibe med 260 497 R. T. Drægtighed, hvoraf 247 Dampskibe med 186 189 R. T.

Lodsvæsen.

Se under Hamburg. Der gives særlige Havnelodse for Altonas Havn; man har imidlertid ingen Pligt til kun at løbe ind med Havnelods ombord, og de har ingen Ret til nogen Betaling for sin Tjeneste.

Toldbehandling

Ved Ankomsten blir ethvert Skib besat med Toldvagt og maa ingen Forbindelse have med Land før det er blevet indklareret. Afgiften for Toldvagt er 30 Pfennig pr. Time for hver Mand, dog som Maksimum ikke mere end 90 Pfennig pr. Time.

Om Bugsering, se under Hamburg.

Havneordning.

Altonas „Hafenordnung“, der skriver sig fra 1852, bestemmer, at intet Skib maa løbe ind i Havnen for fulde Seil. Liggeplads anvises af Havnefogden, og dennes Afgjørelse maa i saa Henseende nøie følges. Smuds og Aske maa ikke kastes overbord, men efter Havnefogdens Anvisning føres til det derfor bestemte Sted. Ved Indtagelsen af Ballast, Ler, Stenkul, Kalksten og lignende Gjenstande fra mindre Fartøier eller Losning deraf over i andre Fartøier, maa Mellemrummet mellem Skibene bedækkes med Persenning, saaat intet kan falde overbord. Med Hensyn til Losning eller Lastning af let antændelige Varer vil Oplysninger findes senerehen.

Havnepenge.

I „Hafengeld“ erlægges:

1. af alle Skibe og Fartøier, der kommer fra Steder ved Elben eller fra Floder, der munder ud i Elben:
 - a) forsaavidt de ikke derpaa gaar tilsøs 2 Pf. pr. Cbm. af Netto Rumindholdet.
 - b) forsaavidt de derpaa gaar tilsøs 3 - - —
2. af alle fra Søen indkommende Skibe:
 - a) paa 120 Cbm. Netto Rumindhold eller derunder . 3 - - —
 - b) paa mere end 120 Cbm. Netto Rumindhold . . 10 - - —

Undtagelser:

1. Skibe, der indkommer fra Søen, tomme eller i Ballast eller lastede med visse Arter Varer, særlig Bygningstømmer, Stavtræ, Ved, Trækul, Stenkul, Koks, Cinders, Torv, Sand, Sten, Skifer, Mursten, Tagsten, Kalk og Kalksten, Kridt, Gips, Cement, Tufsten, Ler, Pottemagervarer, Slagtekvæg, Affald af Dyr (Ben, Klover, Tarme etc.), Sild, Is, Guano, Salt, tomme Flasker, har, selv naar de maaler mere end 120 Cbm. Netto Rumindhold, kun at erlægge 5 Pfennig pr. Cbm.

Anmærkning. Om der ved Siden af de nævnte Varesorter findes ombord en Biladning af andre Handelsartikler indtil en Vægt af 3 000 Kg., kommer denne ikke i Betragtning.

2. Skibe af mere end 120 Cbm. Netto Rumindhold, der kommer fra tyske Søhavne, erlægger kun 5 Pfennig pr. Cbm.

3. Skibe af mere end 120 Cbm. Netto Rumindhold, som ere ankomne fra ikke-tyske Søhavne, og som afgaar med en Del af den medbragte Ladning eller tom eller i Ballast til Hamburg eller en anden Elbhavn og der

paaviselig maa betale Havnepenge, faar Halvparten af de i Altona betalte Havnepenge godtgjorte med 5 Pfennig pr. Cbm. Netto Rumindhold.

4. For Fartøier, der besøger Altonas Havn regelmæssig eller hyppig i Løbet af Aaret, kan efter Skibsførerens Valg erlægges enten den regelmæssige Afgift for hver enkelt Gang eller en aarlig Affindelsessum, hvis Størrelse blir at fastsætte af Havnekommissionen.

Fritagelser:

Ganske fritagne for at erlægge Havnepenge er:

1. alle Skibe, der kun bringer fersk Fisk, frisk Melk, Grønsager og Frugt til Markedet;

2. Lægtfartøier, som bringer til Altona Varer, tilhørende Ladningen ombord i større Skibe, der paa Grund af sit Dybgaaende har maattet losse ved Nedre Elben, forsaavidt det saaledes lettede Skib selv erlægger Havnepenge i Altonas Havn;

3. Flodskibe, som besøger Havnen udelukkende for at laste Varer over fra Skibe, indkomne fra Søen, forsaavidt de straks efter Indtagelsen af denne Last igjen afgaar;

4. alle Skibe og Fartøier, der kun kommer til Altona for at fortømreres paa de derværende Værfter eller i den derværende Havn;

5. Skibe, der har forladt Altonas Havn, men paa Grund af Isgang, Uvær eller Havari eller for at konservere sin Ladning før endt Reise paany vender tilbage dertil;

6. Skibe, som kun anløber Altonas Havn for at indhente Ordre uden at losse eller lade, dog kun for et Tidsrum af 48 Timer.

Kaipenge.

Det omtalte „Altonaer Quai und Lagerhaus-Gesellschaft“ hæver følgende Kaipenge:

1. Af Skibe, der baade lossere og lader ved Kai, for hver Reise, a) forsaavidt de gaar i regelmæssig Rutefart paa Altona, Mk. 0.36 pr. Cbm. af Skibets Rumindhold;

b) forsaavidt de kun benytter Kaianlæggene enkelte Gange, Mk. 0.48 pr. Cbm.

2. Af Skibe, der kun lossere eller kun lader ved Kai, et Beløb, der for hver Gang blir at fastsætte af Selskabet selv, men som ikke maa overstige Mk. 0.20 pr. Cbm. af Skibets Rumindhold.

Paa samme Maade tilstaaes der Skibe, der kun lossere eller lader en Del af sin Ladning ved Kaien, en tilsvarende Nedsættelse af Kaipengene.

Tillægsafgift til Kaipengene.

Den Losnings- og Lastningstid, der for de saaledes erlagte Kaipenge tilstaaes Skibene, er begrændset derhen, at mindst 125 Tons (= 125 000 Kg.) maa losses paa én Dag og ved én Kran. Overskrides den saaledes begrændsede Tid uden Skyld fra Kaiforvaltningens Side, maa Skibet for hver derudover paabegyndt Dag betale en Tillægsafgift af Mk. 0.12 pr. Cbm. af sit Rumindhold.

Arbejdstiden er hver Hverdag fra Kl. 6 Morgen til Kl. 7 Aften; dog er Skibsføreren forpligtet til at lade arbejde ogsaa udenfor denne Tid, naar Kaiselskabet forlanger det. Hvis der arbejdes udenfor Arbejdstiden efter Forlangende af Skibsføreren eller nogen anden Interessent, maa følgende Tillægsafgift erlægges:

a) for Tiden fra Kl. 7 Aften til Kl. 12 Nat for hver Kran pr. Time Mk. 3.50;

b) for Tiden fra Kl. 12 Nat til Kl. 6 Morgen for hver Kran pr. Time Mk. 5.00;

c) for Arbejde paa Søn- og Helligdage for hver Kran pr. Dag Mk. 12.00.

I sidste Tilfælde maa desuden Politiets specielle Tilladelse til at lade arbejde indhentes.

Lettelser i Kaiafgiften.

Naar Ladningen helt eller delvis bestaar af enkelte, særlig opregnede Varesorter, der føres umiddelbart fra Skibet over i færdig liggende Lægtene, bringes følgende Beløb i Afdrag paa de Kaipenge, der ellers skulde være erlagte:

1) For Stenkul og Koks, dog kun naar mindst 50 Tons blir lossede og Skibet ingen Dækslast har havt, Mk. 0.04 pr. 100 Kg, som Maximum dog aldrig mere end Mk. 0.12 pr. Cbm. af Skibets Rumindhold. Dette Afdrag indrømmes kun, forsaavidt det naar et Beløb af Mk. 0.06 pr. Cbm. af Skibets Rumindhold.

2) For Jern, Jernbjælker, Jernplader, Jernkjettinger, Malme, saltede og tørrede Huder, Farvetræ i Stykker, Stolrør, Lerrør, Vindusglas, Korn, Oljekager, Palmekjærner, Guano, Ammoniak, Asphalt, Sten, Cement samt lignende Masseartikler, hvis mindst 6 Tons blir lossede, Mk. 0.04 pr. 100 Kg., dog som Maximum medregnet det Afdrag, der muligvis følger af en Biladning af Stenkul og Koks, aldrig mere end Mk. 0.12 pr. Cbm. af Skibets Rumindhold.

Kraupenge.

For Benyttelsen af de paa Kaianlæggene værende Kraner betales der ingen særlig Afgift udover Kaipengene. Dog hæver Selskabet for Gods af over 1 500 Kg. Vægt, der maa løftes med en særlig stærk Kran paa „Westquai“ ved Neumühlen, følgende „Ladegebühren“:

For Gods af Vægt fra

over 1 500 til	2 000 Kg.	Mk. 0.07 pr. 100 Kg.
- 2 000 -	2 500 -	- 0.09 - - -
- 2 500 -	3 000 -	- 0.11 - - -
- 3 000 -	4 000 -	- 0.15 - - -
- 4 000 -	5 000 -	- 0.18 - - -
- 5 000 -	6 000 -	- 0.21 - - -
- 6 000 -	15 000 -	- 0.24 - - -

Pakhuspenge.

For Gods, der er ankommet eller skal afgaa søværts, og som henstaar længer end to Hverdage paa Selskabets Kaianlæg, enten i Pakhus eller i det Frie, betales der i „Lagergeld“:

1. Ved Henstaaen i Pakhus:

a) for Korn, Oljefrø, Mel og Bælgrugter Mk. 0.01 pr. Dag pr. 100 Kg.

b) for alle andre Gjenstande og Varer Mk. 0.02 pr. Dag pr. 100 Kg., dog at tomme Fade, Kurve, Kasser og deslige, der indtager stor Plads i Forhold til sin Vægt, ansættes efter det tredobbelte af denne.

2. Ved Henstaaen i det Frie:

for Gods af enhver Art Mk. 0.02 pr. Dag pr. 1 000 Kg.

Det mindste Beløb, der blir at erlægge, er Mk. 0.20 for hver enkelt Mængde af Varer, der magasineres. Ved Pakhuspengenes Beregning regnes hver paabegyndt 100, resp. 1 000 Kg., for hel.

Veiepenge.

Forsaauidt man lader Varer veie indenfor Kaiselskabets Omraade, maa herfor, selv om det tillades de Interesserede at benytte sin egen Vægt og at veie med egne Folk, følgende Veiepenge erlægges:

a) For Sten- og Brunkul, Malme, tilhuggede Brostene („Kopfsteine“) og lignende Gods Mk. 0.02 pr. 100 Kg.;

b) For alt andet Gods, naar Veiningen sker ved Modtagelsen eller Leveringen Mk. 0.05 pr. 100 Kg.;

c) For Veining under Godsets Henstaaen Mk. 0.08 pr. 100 Kg.;

d) For Veining af Stykgods enkeltvis, for hvert Stykke Mk. 0.05, forsaauidt Beregningen efter a) b) og c) ikke stiller sig høiere.

Det mindste Beløb, der blir at erlægge for Veining, er Mk. 0.10.

Skibsværfter.

Der gives kun et Skibsvæft: Wichhorst & Co. I dettes Dok kan Skibe af indtil 600 Tons Drægtighed optages. Om Betalingen maa forudgaaende Aftale træffes.

Skibsmæglere.

Følgende Skibsmæglerfirmaer opgives:

C. E. Gottermann Succrs., grosse Elbstrasse 112;

Johs. Thode, grosse Elbstrasse 35.

Hamburgske Skibsmæglere har Ret til at indklarere Skibe ogsaa i Altonas Havn.

Advokater.

Følgende Advokater opgives:

J. Dons, Behnstrasse 36;

F. Philipp, Behnstrasse 17;

Alexander Schmidt, Königstrasse 160;

C. F. W. Sieveking, Bahnhofstrasse 24.

Løsning og Lastning.

Altona mangler egne Bestemmelser og Kutymer med Hensyn til Løsning og Lastning, og hvad der gjælder for Hamburg, tjener i saa Henseende til Rettesnor.

Hvad Losning eller Lastning af let antændelige Varer angaar, skiller „Hafenordnung“ mellem:

1. Skibe, lastede med ulæsket Kalk, Svovlsyre eller andre Varer, hvis Antændelse er at befrygte. Her maa Skibsføreren gjøre Anmeldelse om Ladningen til Havnefogden, der har at anvise Skibet en fra andre Skibe saavidt muligt fjernet Plads.

2. Skibe, der skal losse eller laste Beg, Tjære Hør, Hamp eller andre let antændelige Varer. Saadan Losning eller Lastning maa kun foregaa, efterat Havnefogden derom er blevet underrettet og under dennes specielle Opsigt. Under Arbeidet maa ingen Ild holdes tændt ombord, og der maa under Fængselsstraf ikke røges Tobak.

3. Skibe, ladede med Krudt, maa overhovedet ikke løbe ind i Havnen.

Skibe, ladede med Petroleum, maa kun løbe ind i Havnen med Havnemyndighedernes særlige Tilladelse, og der skal være Politivagt ombord under Opholdet i Havnen. For Politivagten betales der et Gebyr af Mk. 1.50 pr. 12 Timer.

Cuxhaven.

Havn og Skibsfart.

Cuxhavens Havn er væsentlig Nødhavn: den besøges for det meste af Skibe, der er havarerede, eller som søger Beskyttelse mod nordlige og vestlige Storme eller paa Grund af Isgang hindres i at gaa op til Hamburg. Af de i Aaret 1892 indkomne 1103 Skibe kom 840 ind for Vind, 33 under Havari, 43 for Is og 40 dels paa Grund af Sygdom blandt Mandskabet, dels for at indtage Ballast o. s. v. Kun 136 Skibe bragte Last og lossede Stenkul, Teglsten, Granitsten eller andet Bygningsmateriel, hvorhos 1) Dampbaade indtog Bunkerkul.

Havnen kan besøges af Skibe med indtil $5\frac{1}{2}$ Meters Dybgaaende. Amtet Ritzebüttel og selve Byen Cuxhaven hører med til det tyske Toldforbund; den gamle Havn derimod og den nye Fiskerhavn tilligemed tilhørende Kaier er Frihavn. Det samme blir ogsaa Tilfældet med den under Arbeide værende nye Havn, der skal kunne optage de største Skibe. Man venter, at Cuxhavens Betydning skal blive en væsentlig større, saasnart Nord-Østersø-Kanalen blir færdig.

Om Lodsvæsen, Toldbehandling og Bugsering, se under Hamburg.

Havneafgifter.

Skibe er ganske fri for Havneafgifter: der betales ingen Tonsafgift og ingen Kaiafgift selv om Skibet losses eller laster ved Kai. Heller ikke findes nogen Art af Fyraftgift eller Bøjepenge. Kraner findes ikke.

Karantæneafgifter.

Cuxhaven er Karantænehavn for Skibe, bestemte til Havne ved Elben. Der findes for dette Endemaal en særegen „Quarantänehafen“ og et Lazaret.

Gebyrer:

- | | |
|--|-----------|
| a. For alle Skibe, som uden Lægeundersøgelse straks tilstedes frit Samkvem med Land (med Undtagelse af Kystfartøier og Skibe i saakaldt liden Fart, se under Punkt c.) | Mk. 20.00 |
| b. For de under a betegnede Skibe, forsaavidt Lægeundersøgelse sker | - 30.00 |
| c. For Kystfartøier og Skibe i liden Fart (d. e. Skibe af mindre end 400 Cbm. Drægtighed) | - 5.00 |
| d. For de under c betegnede Skibe, forsaavidt Lægeundersøgelse sker | - 7.50 |

Skibsværfter.

Der gives kun et enkelt Skibsværft i gammel Stil, med 4 Slips for Skibe af indtil 350 R. T. Drægtighed. Doktakst gives ikke.

Ballast.

Tør Sandballast maa hentes med Hest og Vogn ca. 5 Kilometers Vei og koster fob. Mk. 2.40 pr. Ton.

Vand.

Vand maa ligeledes hentes i Vogn. Et Fad paa 1 600 Liter koster 9 Mark.

Skibsmæglere.

Skibsmæglere gives ikke i Cuxhaven, da der ikke kan siges at eksistere nogen regelmæssig Skibsfart dersteds. De smaa Fartøier, som henter Kul fra England, slutter om Vaaren til en bestemt Fragt for hele Skibsfartstiden, og Skipperen indkasserer selv sin Fragt.

Losning og Lastning.

Skibe, der bringer Kul, losser daglig to Keel. Forøvrig gives der ingen bestemte Kutymer for Losning og Lastning, særlig heller ikke for det Tilfælde, at Skibe, der er indkomne i Havari, losser eller laster. Forsaavidt ikke særlige Forholde i det enkelte Tilfælde skulde gjøre sig gjældende, vilde vel de Hamburgske Bestemmelser tjene til Udgangspunkt.

Med Krudt eller andre Sprængstoffer lastede Fartøier tillades ikke at komme ind i Havnen. Skibe, lastede med Petroleum, kan i Nødsfald løbe ind, i hvilket Fald Havnemesteren anviser dem Plads, hvorhos Politivagt anordnes ombord; Ild maa herunder ikke tændes ombord. Befindes Losning nødvendig, kan denne kun foregaa under Politiets Opsigt.

Harburg.

Havn og Skibsfart.

Harburgs Havn, der er afstænget fra Elben ved to massive Kammersluser, er en saakaldt Dokhavn og bestaar af forskellige Bassiner og Kanaler, hvilke sidste skjærer dybt ind i Byen og etablerer Forbindelse mellem Skib og Jernbane. Udenfor hver af Sluserne findes en Forhavn. Havnen kan besøges af Fartøier med indtil 4.9 -- 5.2 Meters Dybgaaende; en yderligere Uddybning af Farvandet er paatænkt.

I 1892 ankom der til Harburg 720 Skibe med 111 901 R. T. Drægtighed og afgik der derfra 716 Skibe med 114 020 R. T.

Om Lodsvæsen og Bugsering, se Hamburg. Der eksisterer ingen Art af Tarif for Bugsering fra Hamburg-Altona til Harburg og omvendt.

Toldledsagelse.

For Toldledsagelse fra de Hamburgske Toldsteder til Harburg har et Skib at erlægge:

a) forsaavidt Ledsgelsen, indbefattet den til Tilbagereisen til Stationen nødvendige Tid, ikke varer længer end 8 Timer, Mk. 4.75;

b) hvis længere Tid medgaar, men dog ikke mere end 24 Timer, Mk. 9.60; for hvert yderligere paabegyndte Tidsrum af 24 Timer det samme Beløb.

Om Toldbehandling, se forøvrig Hamburg.

Slusepenge.

Indgangen til Havnen gaar, som omtalt, gennem Sluser. Den regelmæssige Tid for Gjennemgang gennem Sluserne er om Vinteren (1ste Oktober til 31te Marts) fra Kl. 7 Morgen til Kl. 7 Aften og om Sommeren (1ste April til 30te September) fra Kl. 6 Morgen til Kl. 7 Aften; for Gjennemslusning i denne Tid betales intet Gebyr. Sker Gjennemslusningen derimod i Tiden fra Kl. 7—10 Aften, er der at betale for Søske af Drægtighed

indtil 200 Cbm. inkl.	Mk. 2.00;
fra 201 til 700 Cbm.	- 5.00;
- 701 - 1 000 -	- 7.50;
over 1 000 Cbm.	- 10.00.

For Gjennemslusning i Tiden fra Kl. 10 Aften til den regelmæssige Slusetids Begyndelse om Morgen samt paa Søn- og Helligdage betales det dobbelte af ovenstaaende Beløb. Slæbedampbaade er, forsaaviet de yder Hjælp ved Lastefartøiers Ind- eller Udgaalen, befriede for ovenstaaende Slusepenge. Forsaavidt en til udenfor regelmæssig Slusetid bestilt Gjennemslusning i Virkeligheden ikke kommer til at finde Sted, maa der betales 1 Mark for hver Mand af Slusepersonalet, der skulde have gjort Tjeneste ved Gjennemslusningen.

Havneordning.

Liggeplads anvises af Havnemesteren. Kun de Skibe tilstedes Adgang til Kanalerne, der vil losse eller lade ved de der liggende Pakhuse eller ved Kanalkaierne, og hvis Dybgaaende svarer til Kanalernes Dybde. At

laste den hele Ladning umiddelbart over fra et Skib i et andet er ikke tilladt i Kanalerne; derimod skal Skibe, der vil losse eller indtage en Del af sin Last paa eller fra Land og den anden Del i eller fra Flodfartøier, tilstedes Adgang til dem, dog saaledes at aldrig mere end et Flodskib maa lægge til Skibssiden og dette ene ogsaa kun, forsaavidt den frie Fart i Kanalen af andre Skibe ikke derved hindres. To Søskibe tør i Kanalerne kun lægge Side om Side med Havnemesterens særlige Tilladelse. Saasnart et Skib er losset eller lastet færdig, skal det uden Ophold igjen bringes ud af Kanalen ind i den egentlige Havn. Bestemmelser angaaende Losning og Lastning af let antændelige Stofte meddeles senerehen.

Havnepenge.

Ifølge Tarif af 12te December 1874 erlægges der:

I. For Benyttelse af den indre Havn:

A. For Søskibe paa 100 Cbm. Netto Rumindhold eller mere:

1. I Havnepenge for hvert paabegyndt Tidsrum af 4 Uger, som Skibet tilbringer i Havnen, Mk. 0.02 pr. Cbm.

2. I Havnemesterafgift for Skibe paa fra 100 til 299 Cbm. Mk. 1.00, for større Skibe Mk. 1.50.

B. For Søskibe af under 100 Cbm. Netto Rumindhold det samme som for Flodskibe, nemlig:

1. naar de er større end 30 Cbm. Mk. 0.03 pr. 2 Cbm.; ved et længere Ophold i Havnen end 4 Uger for hvert yderligere paabegyndt Tidsrum af 4 Uger Mk. 0.01 pr. Cbm.;

2. naar de er 30 Cbm. eller mindre, for et Tidsrum af 4 Uger ved indtil 12 Cbm. Rumindhold Mk. 0.20, ved over 12 Cbm. Rumindhold Mk. 0.40; for hvert yderligere paabegyndt Tidsrum af 4 Uger resp. Mk. 0.10 og 0.20.

II. For Benyttelsen af den ydre Havn:

Halvparten af de for den indre Havns Benyttelse bestemte Afgifter.

III. For Benyttelse af Oplagspladsene betales pr. 10 Kvadratmeter optaget Plads:

a. naar Beregningen sker efter Uger, Mk. 0.12 pr. Uge;

b. naar Beregningen sker efter Maaneder, Mk. 0.25 pr. Maaned.

Anmærkning. Ved Beregning af Afgifterne regnes overskydende Brøkdeler af den til Grund lagte Maalenhed (4 Uger, 10 Kvadratmeter etc) for fuld.

Kaipenge.

Skibe, der losser eller lader ved Jernbanevæsenets Kaier, har ingen særlig Afgift at erlægge herfor.

Naar Søskibe losser eller lader ved Byens Kaier, hvad der kun undtagelsesvis sker, er herfor at erlægge Mk. 0.01 pr. Cbm. af Skibets Rumindhold.

Kranpenge.

Den Afgift, der er at erlægge for Benyttelse af Kraner, falder i Harburg ikke Skibet, men Lastemodtageren, resp. Afsenderen til Last. For Benyttelsen af Kranerne paa Jernbanens Kaier betales der:

1) I Arbeidsløn tariffmæssig Mk. 4 for hver 10 000 Kg. Ved Privataftale med vedkommende Arbeidere lader derimod det samme Arbeide sig udføre for en Betaling af Mk. 2.

2) For den anvendte Kul og Koks Mk. 1 for hver 10 000 Kg. der løftes af Kranen.

For Benyttelsen af de udenfor Jernbanevæsenets Kaier værende Kraner betales en særlig, ringe Afgift. Der forefindes Kraner med indtil 300 Centners Løfteevne.

Bropenge.

Undertiden maa forskjellige Broer passeres, forat et Skib kan naa sin Losningsplads; isaaftald betales der for Broens Aabning for Ind- og Udgaaende fra Mk. 0.75 til Mk. 3.00, alt efter Skibets Størrelse.

Skibsværfter.

Der forefindes tre Skibsværfter:

H. Harm's Skibsværft

R. Holtz —

G. Renck jr.s —

Betaling efter forudgaaende Overenskomst.

Ballast.

Sandballast koster Sommer og Vinter ca. Mk. 1.25 pr. Ton, leveret frit ombord. Udlosning af Ballast, forsaavidt der skulde blive Tale herom i Harburg, vilde formentlig koste Mk. 0.50 til 0.60 pr. Ton.

Vand.

Vandet tages fra Byens Vandledning og koster intet. Der gives egne Baade til Skibenes Vandforsyning, og om Betalingen for Transporten maa der paa Forhaand træffes særlig Aftale.

Vinteroplag.

For Vinteroplag betales ingen særlig Afgift; den almindelige Havnetarif, hvorefter Havnepenge erlægges for hvert paabegyndt Tidsrum af 4 Uger, kommer til Anvendelse.

Sygehus.

For Sømænds Forpleining i Byens Sygehus beregnes der Mk. 2.50 pr. Dag.

Skibsmæglere.

De betydeligste Skibsmæglerfirmaer er:

Renck & Hessenmüller;

Schneider & Mackrodt.

Kutymen ved Losning og Lastning. Losning.

Ifølge en Bekjendtgjørelse fra Harburgs Handelskammer af Juni 1888 tager Losningstiden, forsaavidt Certepartiet ikke anderledes bestemmer, sin Begyndelse med den Arbeidsdag, der følger, efterat Skibsføreren eller hans

Stedfortræder den foregaaende Arbeidsdag inden Kl. 4 Eftermiddag har givet Lastemodtageren skriftlig Anmeldelse om, at Skibet er færdigt til Losning. Er Lastemodtageren Skibsføreren ubekendt, saa skal Anmeldelsen offentliggøres i „Harburger Anzeigen und Nachrichten“, hvorpaa den ansees for at være iværksat paa den Dag, paa hvilken vedkommende Blad indeholder Bekjendtgjørelsen. Er der flere Lastemodtagere, begynder Losningstiden for hver enkelt Modtager, efterat saadan Anmeldelse er givet ham om, at Skibet er færdigt til at losse hans Del af Lasten.

Hvad Losningstidens Varighed angaar, følger Handelskammerets Bekjendtgjørelse nøie den for Hamburg gjældende, før meddelte Tabel, dog at ved Seilskibe af over 1000 R. T. Netto Drægtighed Losningstiden varer 1 Dag længer for hver 60 Tons om Sommeren og 50 Tons om Vinteren (ikke som i Hamburg for resp. 100 og 75 Tons).

For med Skifer lastede Skibe haves den særlige Regel, at Losningstiden varer: for Seilskibe af indtil 200 R. T. 1 Dag pr. 20 Tons, for større Seilskibe 1 Dag pr. 25 Tons af Ladningen.

Ved Losningstidens Beregning medregnes ikke Søn- og Helligdage.

Skibsføreren har at besørge de ham paaliggende Arbeider med al mulig Hurtighed. Han har at stille det daglige Gjennemsnitskvantum, som fremgaar af Liggedagenes Antal, til Modtagerens Forføining og er ogsaa forpligtet til at stille til Forføining et saameget større Kvantum, som det efter Omstændighederne kan findes rimeligt.

Naar der er flere Lastemodtagere, har enhver af dem Fordring paa saameget af den bestemte Losningstid, som svarer til den Del af Skibets hele Rumindhold, der indtages af hans Del af Ladningen.

Lægtring.

Hvis Certepartiet ikke indeholder nogen anden Bestemmelse, har Skibet at aflevere sin Ladning paa Bestemmelsesstedet og at betale Omkostningerne ved den Lægtring, som maatte være nødvendig, forat Skibet kan gaa op til Havnen. Losningstiden begynder med den første Arbeidsdag, der følger, efterat Skibsføreren paa den før beskrevne Maade har anmeldt, at Skibet er færdigt til Losning i Havnen.

Paahviler derimod ifølge Certepartiet Lægtringen Lastemodtageren, begynder Losningstiden med den første Arbeidsdag, der følger, efterat Skibsføreren paa den før beskrevne Maade skriftlig har anmeldt, at Skibet er færdigt til Lægtring. I dette Tilfælde medregnes imidlertid til Losningstiden ikke den Tid, der medgaar fra Lægtringens Ophør, og indtil Skibet er færdigt til Losning i Havnen.

Lægterne er efter deres Ankomst til Havnen paa Lægterskipperens Opfordring pligtig at udlosse uden Ophold.

Losning af let antændelige Varer.

Skibe, lastede med Krudt, Patroner, Dynamit eller andre Explosionsstoffer, tilstedes ikke Adgang til Havnen eller de to Forhavne; Indlastning eller Omlastning af saadanne Stoffer maa heller ikke foregaa udenfor Havnen i „Süder-Elbe“. Skibe, lastede med Petroleum, Nafta eller lignende let antændelige Stoffer, anvises en særlig Liggeplads af

Havnemesteren. Under Losning eller Lastning af saadanne Varer er det forbudt at tænde Ild ombord og at røge Tobak; efter Omstændighederne vil der ogsaa paa Skibets Bekostning blive sat Vagt ombord.

Tiden for Lastning.

Tiden for Lastning er ikke paa samme Maade som Tiden for Losning bestemt af Handelskammeret. I Harburg dækker imidlertid Losnings- og Lastningstiden hinanden, og forsaavidt Certepartiet ikke anderledes bestemmer, vil de for Losning fastsatte Tider ogsaa finde Anvendelse ved Lastning.

Befragterens og Modtagerens Pligter.

Godset bringes frit til Skibssiden og tages frit fra samme. Hvis Lastning eller Losning sker med Kraner, er Skibet frit for Kranudgifterne; Godset tages ved Losning frif fra Skibets Dæk og afsættes ved Lastning frit paa det samme. I Almindelighed løftes det ogsaa frit fra Skibsrummet eller sænkes frit ned deri; kun i enkelte Tilfælde betaler Skibet en ringe Godtgjørelse for, at Godset løftes med Kran op af Rummet i Høide med Dækket eller sænkes ned fra Dækket i Rummet.

Kvittering for Lasten udstedes efter Indtagelsen.

Veining.

Hvis ikke Certepartiet anderledes bestemmer, betales Veiningen af Befragteren, resp. Modtageren. Skibet er ansvarligt for Vægten efter Konossementet, hvis saadant Ansvar ikke udtrykkelig er fraskrevet.

Det staar Skibsføreren frit for at losse og laste ved Hjælp af Skibets Besætning.

Naar en anden Plads er fri maa Seilskib forhale til Gunst for Dampskib. Losningen maa kun være afbrudt under Forhalingen; Liggedagene afbrydes herved ikke.

Fragtens Udbetaling.

Skibsføreren kan, før han begynder at losse, forlange, at Fragten enten deponeres i en Bank eller skal blive ham udbetalt efterhvert for hver enkelt udlosset Del af Ladningen; af disse Alternativer kan Modtageren vælge, hvilket han vil. Ved en saaden successiv Udbetaling af Fragten vilde formentlig den i Certepartiet stipulerede Enhed (Ton, Læst, Barrel etc.) betragtes som et Hele for sig, hvis Losning gav Fordring paa en tilsvarende Del af Fragten. Hyppig udbetales Fragten for det daglig udlossede Kvantum.

Indhold: **Altoua** Side 780. — **Cuxhaven** Side 785. — **Hamburg** Side 757. — **Harburg** Side 787.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 19.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1894

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

Archangel.

2den Afdeling.

dateret 3 September 1894. *)

Archangelsk besøgte i 1893 af nedenanførte norske Fartøier:

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter. i Kroner.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.				Seil- skibe.	Damp- skibe.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.		
I. Ankomne:												
Fra Norge til Ar- changelensk . . .	-	-	-	-	49	13 696	5	3 203	54	16 899	-	-
„ andre Lande til Archangelsk . .	9	3 033	1	767	10	2 371	2	1 392	22	7 563	10 300	3 600
Ialt	9	3 033	1	767	59	16 067	7	4 595	76	24 462	10 300	3 600
II. Afgaaede:												
Til Norge fra Ar- changelensk . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
„ andre Lande fra Archangelsk . .	68	19 100	8	5 362	-	-	-	-	76	24 462	363 000	106 900
Ialt	68	19 100	8	5 362	-	-	-	-	76	24 462	363 000	106 900

For Seilskibenes Vedkommende udførte hvert en Reise, medens to
Dampskibe udførte 2 Reiser.

Af svenske Skibe ankom 5 dr. 1 397 Ton.

*) Se Hefte 3 pag 30.

Optjent Bruttofragt paa Archangelsk var:

1893.	Indgaaende for 10 norske Fartøier	Kr. 13 900
	Udgaaende for 76 — —	- 469 900

Tilsammen Kr. 483 800

1892.	Indgaaende for 11 norske Fartøier	Kr. 12 300
	Udgaaende for 73 — —	- 451 590

Optjent Bruttofragt pr. Ton var:

1893.	Af 10 norske Fartøier for Indgaaende	Kr. 3.66
	Af 76 — — - Udgaaende	- 19.20
1892.	Af 11 norske Fartøier for Indgaaende	- 4.20
	Af 73 — — - Udgaaende	- 19.68

Af Paamønstringer foretoges ved Generalkonsulatet 9, Afmønstringer 21. Noget Rømningstilfælde anmeldtes ikke.

De erlagte Konsulatafgifter udgjorde: Af norske Fartøier SRbl. 817.73, af svenske do. SRbl. 46.91, tilsammen SRbl. 864.64.

Expeditionsafgifterne udgjorde: For svenske Exp. SRbl. 4.72, for norske SRbl. 108.32, for fælles SRbl. 5.28, tilsammen SRbl. 118.32.

Under Isløsningen i Hvidehavet i Juni Maaned sank to norske Fartøier og et tredie forliste totalt paa den Terske Kyst. Samtlige Besætninger reddedes.

Fragterne var lave. For de mere dybgaaende Fartøiers Vedkommende har imidlertid allerede nu Udmudringsarbejderne paa Barren og den derved bevirkede Indskrækning i Lægtringsomkostningerne bevirket nogen Lettelse.

Havnefragterne. Man betalte i Almindelighed pr. Dampskib ikke over 2 sh. — selv 1 sh. 10½ d pr. Quarter à 320 lbs til Østkysten af England, 1½ d mere til Kontinentet mellem Hamburg og Havre, 3 d mere til Rouen; andre Varer propotionelt i Henhold til London og Baltic printed rates of freight.

Trælastfragterne varierede efter Omstændighederne og Aarstiden. Trælastfragter, obtinerede af norske Fartøier varierede for Storbritanniens Vedkommende fra lidt over 36 sh. pr. Standard og op til 42 sh. (Østkysten) og fra 40 sh. op til 47 sh. 6 d for Vestkysten og Irland.

Til Gent betales 55 fr.

Til Rochefort 60 fr.

Til Marseille 80—85 fr.

Tjærefragterne. Seilskibe erholdt gjennemsnitlig 2 sh. 4½ d—2 sh. 6 d pr. Tønde til Østkysten af England og fl. 1.60 til Holland.

Pr. Fad Beg var Fragterne til Østkysten af England 9 d til 1 sh. høiere end for Tjære. For Beg til Holland betales fl. 2.40 pr. Fad.

Linfragterne pr. Dampskib stod i 22 sh. 6 d—25 sh. pr. Ton til Østkysten af England; 10 % høiere til Kontinentet.

For Tow og Codilla betales 30 sh.—40 sh. pr. Ton til Østkysten af England; 10 % høiere til Kontinentet.

Specificeret Opgave over de til Konsulatdistriktet i Aaret 1893 ankomne Fartøier, russiske Kystfartøier ikke medregnede.

Toldkammerens Opgaver.

	Archangelsk.						Onega.					
	Damp.		Seil.		Summa.		Damp.		Seil.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske . .	13	5 432	14	4 048	27	9 480	-	-	-	-	-	-
Svenske . .	-	-	5	1 398	5	1 390	-	-	-	-	-	-
Norske . . .	8	5 348	68	19 088	76	24 436	-	-	3	1 242	3	1 342
Brittiske . .	116	84 110	6	1 706	122	85 816	4	3 196	-	-	4	3 196
Tydske . . .	42	26 154	11	3 892	52	3 046	2	1 574	-	-	2	1 574
Danske . . .	3	1 440	30	5 742	33	7 182	-	-	-	-	-	-
Hollandske	3	3 056	-	-	3	3 056	-	-	-	-	-	-
Franske . .	1	980	-	-	1	980	-	-	-	-	-	-
Italienske .	-	-	1	462	1	462	-	-	-	-	-	-
Ialt	186	126 520	135	36 336	321	162 856	6	7 770	3	1 342	9	6 112

	Soroka.						Kem.					
	Damp.		Seil.		Summa.		Damp.		Seil.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Svenske . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norske . . .	-	-	8	2 938	8	2 938	-	-	14	6 366	14	6 366
Brittiske . .	10	7 588	-	-	10	7 588	14	10 600	-	-	14	10 600
Tydske . . .	2	1 142	-	-	2	1 142	-	-	1	362	1	362
Danske . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	1	262	1	262
Hollandske	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Franske . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Italienske .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ialt	12	8 738	8	2 938	20	11 668	14	10 600	18	6 990	30	17 590

	Keret.						Mesen.					
	Damp.		Seil.		Summa.		Damp.		Seil.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske . .	-	-	1	390	1	390	-	-	-	-	-	-
Svenske . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Norske . . .	-	-	4	1 514	4	1 514	-	-	8	2 218	8	2 218
Brittiske . .	-	-	-	-	-	-	8	5 288	-	-	8	5 288
Tydske . . .	-	-	2	758	2	758	5	3 220	1	248	6	3 468
Danske . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hollandske .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Franske . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Italienske . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ialt	-	-	7	2 662	7	2 662	13	8 508	9	2 466	22	10 970

Heraf ankom til Archangelsk:

F r a	Seilskibe.				Dampskibe.				Tilsammen.	
	Med Ladn.		I Ballast.		Med Ladn.		I Ballast.			
	Ant.	Tons.	Ant	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant	Tons.
Rusland	1	198	4	855	4	2 655	-	-	9	3 708
Norge	-	-	78	21 475	-	-	39	23 471	117	44 946
Danmark	-	-	9	1 654	-	-	-	-	9	1 654
Storbritannien	18	6 173	18	4 910	6	4 588	121	85 034	163	100 705
Tyskland	1	231	5	2 628	-	-	4	2 511	10	4 370
Frankrige	-	-	4	1 327	-	-	-	-	4	1 327
Holland	-	-	-	-	-	-	4	3 435	4	3 435
Belgien	-	-	3	903	-	-	2	1 808	5	2 711
Ialt	20	6 602	121	32 752	10	7 243	170	116 259	321	162 856

Summarisk Oversigt over de til Konsulatdistriktet de sidste fem Aar ankomne Skibe. Toldkammerens Opgaver.

	1889.					
	Damp.		Seil.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	2	407	10	3 107	12	3 514
Svenske	2	1 180	4	1 210	6	239
Norske	3	435	66	17 110	69	17 545
Danske	14	8 812	20	3 487	34	12 299
Brittiske	114	103 028	15	4 095	159	107 123
Tydske	55	36 650	19	5 546	74	42 192
Hollandske	5	4 659	1	319	6	4 978
Franske	1	679	—	—	1	679
Ialt	226	155 850	135	34 874	361	190 724

1890.						
	Damp.		Seil.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	2	224	15	4 289	17	4 513
Svenske	—	—	9	2 698	9	2 698
Norske	2	2 192	70	19 539	72	21 731
Danske	13	7 600	30	5 426	43	13 026
Brittiske	102	76 350	6	1 519	108	77 869
Tydske	38	31 080	21	6 356	58	27 436
Hollandske	1	661	4	1 256	4	1 917
Franske	—	—	1	252	1	252
Ialt	157	108 107	156	41 335	312	149 442

1891.						
	Damp.		Seil.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	5	1 792	7	2 214	12	4 006
Svenske	1	478	12	3 424	13	3 902
Norske	9	4 320	105	29 458	114	33 778
Danske	3	2 022	25	4 608	28	6 638
Brittiske	159	12 600	7	1 896	166	127 896
Tydske	42	24 956	22	6 772	64	31 728
Hollandske	—	—	1	232	1	232
Franske	—	—	1	170	1	170
Ialt	219	159 568	180	48 778	399	208 342

1892.						
	Damp.		Seil.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	11	5 446	5	1 484	16	6 930
Svenske	9	7 488	7	1 946	16	9 434
Norske	11	7 082	96	28 446	107	35 528
Danske	4	3 204	34	6 398	38	9 602
Brittiske	139	105 370	5	1 358	144	106 728
Tydske	33	20 852	16	4 702	49	25 554
Hollandske	3	3 084	—	—	3	3 084
Franske	—	—	1	138	1	138
Ialt	210	152 526	164	44 472	374	196 998

1893.						
	Damp.		Seil.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	13	5 432	15	4 438	28	9 870
Svenske	—	—	5	1 398	5	1 398
Norske	8	5 348	105	33 466	113	38 814
Danske	3	1 440	31	6 004	34	7 444
Brittiske	152	110 782	6	1 706	158	112 488
Tydske	51	32 090	15	5 270	66	37 360
Hollandske	3	3 056	—	—	3	3 056
Franske	1	980	—	—	1	980
Italienske	—	—	1	462	1	462
Ialt	231	159 128	178	52 744	409	211 872

Exporten til Udlandet (norsk Finmarken ikke iberegnet) har for de vigtigste Artiklers Vedkommende været af betydeligt større Omfang end det foregaaende Aar. Der exporteredes saaledes:

	I 1893.	I 1892.
Linfrø	213 847 Pud	120 970 Pud
Havre	2 022 413 "	1 685 400 "
Lin	106 324 "	134 952 "
Tow & Codilla	139 043 "	130 967 "
Tran	46 728 "	7 625 "
Fjær	1 878 "	2 949 "
Terpentin	3 311 "	17 215 "
Oliekager	37 444 "	87 720 "
Tjære	76 663 Tønder	92 625 Tønder
Beg	16 285 "	17 094 "
Tunger	1 914 Dusin	1 514 Dusin
Skind og Huder	67 121 Stykker	16 316 Stykker
Matter	40 280 —	115 100 —
Trælast	68 353 Standard	61 151 Standard
	i 173 Dampskibe	i 153 Dampskibe
	og 135 Seilskibe.	og 125 Seilskibe.

Nedenstaaende efter Kjøbmændenes Exportlister udarbejdede Tabel viser til hvilke Lande Archangels vigtigste Exportvarer i 1893 bleve udførte, Exporten til det nordlige Norge ikke taget i Betragtning:

Til	Linsæd. Pud.	Havre. Pud.	Flax. Pud.	Tow & Codilla. Pud.
England	213 847	1 645 699	34 705	89 836
Frankrige	—	97 684	42 252	31 455
Belgien	—	199 098	—	—
Holland	—	79 932	—	—
Italien	—	—	—	—
Portugal	—	—	—	—
Tyskland	—	—	—	—
Amerika	—	—	29 367	17 752
Rusland	—	—	—	—

Ialt 213 847 2 022 413 106 324 139 043

Til	Tran. Pud.	Fjær. Pud.	Terpentin. Pud.	Oliekager. Pud.	Tjære. Tønder.
England	34 404	228	2 500	37 444	65 887
Frankrige	—	—	—	—	200
Belgien	—	—	—	—	—
Holland	—	—	811	—	4 293
Italien	—	—	—	—	—
Portugal	—	—	—	—	1 099
Tyskland	12 324	1 650	—	—	2 427
Amerika	—	—	—	—	2 757
Rusland	—	—	—	—	—

Ialt 46 728 1 878 3 311 37 444 76 663

Til	Beg. Tønder.	Tunger. Dusin.	Huder og Skind. Stykker.	Matter. Stykker.	Trælast. Standard.
England .	7 559	1 914	65 766	34 440	54 512
Frankrige .	200	—	—	2 000	5 201
Belgien . .	—	—	—	1 400	1 223
Holland . .	3 450	—	—	500	6 310
Italien . .	3 438	—	—	—	—
Portugal . .	—	—	—	—	—
Tyskland . .	1 638	—	1 355	200	1 037
Amerika . .	—	—	—	1 740	—
Rusland . .	—	—	—	—	70
Ialt	16 285	1 914	67 121	40 280	68 353

Forretningerne udmærkede sig ved en hurtig Omsætning, da Priserne paa de fleste Artikler, der i Vinterens Løb havde været særdeles trykkede, ved Foraarets Begyndelse steg betydeligt i Udlandet, og Handelsmændene i det Indre, der havde erhvervet sine Varebeholdninger paa meget rimelige Vilkaar, følgerig med Beredvillighed accepterede de høje Priser, der bødes paa Vaarsiden. De havde ogsaa gennemgaaende gjort gode Forretninger, tildels særdeles gode.

Ogsaa for Exportørerne vilde Forretningerne i sin Helhed givet et meget smukt Resultat, om ikke den russisk-tydske Toldkrig var kommet imellem og krydset mangen Beregning.

Linsæd. Høsten havde for denne Artikels Vedkommende været rigelig. Opkjøberne, der i Begyndelsen havde konkurreret stærkt, bleve senere forsigtige, som Følge hvoraf Priserne i det Indre gik ned, tilsidst lige til SRbl. 1.20 pr. Pud. Da i Februar Maaned Udlandet begyndte at vise Kjøbelyst, kastede de herværende Exportører sig ind i Forretningerne og exporterede et anseeligt Kvantum af denne Vare.

Priserne i Udlandet var i Februar 41 sh. 3 d pr. 424 lbs cif England og steg efterhaanden til 44 sh. i Juni. Hersteds havde Varen været erhvervet efter en Pris af SRbl. 1.20—1.50 pr. Pud.

Havren var af fortrinlig Kvalitet og Forretningerne i denne Artikel vare for de indenlandske Handelsmænd meget fordelagtig, da der i Begyndelsen af Navigationstiden betaltes dem indtil 85 Kopek pr. Pud, medens Prisen i Vintermaanederne kun havde været ca. 70 Kopek.

Denne Artikel exporteres herfra fortrinsvis til England, specielt London, hvis Marked derfor har en afgjørende Betydning for Archangel. I April Maaned kunde denne Vare, god Gjennemsnitskvalitet, placeres i London efter en Pris af høist 16 sh. pr. 304 engl. Ibs. I Juni betaltes indtil 18 sh. 3 d cif.

Den russisk-tydske Toldkrig bevirkede imidlertid, at alle baltiske Havne for største Delen kastede sin Vare ind paa Londons Marked, hvilket, i Forbindelse med Efterretningerne om de gunstige Udsigter for Aarets Høst, fremkaldte et hurtigt Prisfald, saaat i September Maaned neppe 15 sh. var at obtainere. Nogle Ladninger er antagelig ogsaa herfra komne ind i det saaledes ødelagte Marked, hvorved Exportørerne ere blevne berøvede sin Profit.

Lin. Fra 49 Rubel pr. Pud I Sabrak (for de højere Sorter: 4, 3, 2 og 1 Krone betaltes i Almindelighed en Prisforskjel af SRbl. 5.00) — gik

Prisen efterhaanden op til SRbl. 50.00—51.00, efter hvilken de hidførte Partier realiseredes. Forretningen med Udlandet var ganske gunstig, da Efterspørgselen i Navigationstidens første Del var tilstrækkelig og Salget saaledes ikke forbunden med Vanskeligheder. Frankrig betalte for Lin — Basis 1 Sabrak, gennemsnitlig fr. 90—92 pr. 100 Kg. cif. Dunkirken. Til Boston eksporteredes en stor Ladning. Til London gik hovedsagelig de højere Krone-sorter til Priser af omtrent £ 49 for I Krone og £ 46 for II Krone pr. Ton à 63 Pud cif.

Tow og Codilla var ogsaa Gjenstand for god Efterspørgsel i Navigationstidens Begyndelse, og naaede Priserne sit Høidepunkt omtrent i Slutningen af Mai og Begyndelsen af Juni. Der obtineredes da fr. 69 pr. 100 Kg. $\frac{1}{2}$ I $\frac{1}{2}$ II Tow cif Dunkirken og £ 27 pr. Ton cif Skotland. II Codilla kostede det samme, men III Codilla var lidet efterspurgt og har neppe betinget over £ 18—19 cif.

Indlandets Handelsmænd har hos Exportørerne erholdt SRbl. 3.60—3.80 pr. Pud $\frac{1}{2}$ I $\frac{1}{2}$ II Tow, ca. SRbl. 3.70 for II og 2.30 for III Codilla.

Sælhundtran. Tilrods for den gode Sælfangst og det som Følge deraf store Kvantum, der hidbragtes til Salg, var dog Konkurrencen om denne Artikel meget heftig og Priserne forholdsvis særdeles høje. For færdig Tran betalte man her SRbl. 1.70—2.20 pr. Pud, og for Spæk SRbl. 1.20—1.60 pr. Pud. Naar Hensyn tages til Udlandets Priser, har Exportørerne neppe høstet nogen Fordel af denne Forretning. Kjøbmændenes Iver paa dette Felt maa derfor antagelig tilskrives den Omstændighed, at Pomorerne efter en Række af uheldige Aar vare blevne stærkt betyngede af Gjæld til herværende Handelshuse, der hos disse fremkaldte et Ønske om Dækning, selv om det skulde ske til højere Priser end under normale Forhold vilde været bleven betalt.

Fjær exporteredes herfra fortrinsvis til Hamburg. Om Priserne haves ingen bestemte Data, da Varen ikke kjøbes her paa Stedet, men paa Markederne i Indlandet og derhos i urensset Tilstand.

Terpentin. Den betydelige Formindskelse af Exporten sammenlignet med forrige Aar søger ikke sin Grund i en formindsket Produktion, men er alene at tilskrive de lave Priser i Udlandet. Varen afsættes derfor til indenlandske Forbrug (Moskwa og St. Peterburg) og skal efter Sigende dersteds have obtineret en meget god Pris.

Oliekager er af samme Grund ligeledes exporteret i betydeligt mindre Kvantum.

Tjære udviser ogsaa en Tilbagegang mod forrige Aar. Dette er vistnok at tilskrive en formindsket Produktion, fremkaldt ved de lave Priser i Udlandet. At denne Forudsætning holder Stik vil formentlig neppe kunne benegtes, naar man tager i Betragtning at Indlandets Bønder for den Pris af S. Rbl. 2.20—2.40, som herværende Exportører betaler for en Tønne tyk Tjære, med et vist Tillæg for de tynde Sorter, maa levere i Archangelsk, hidbragt fra fjerne Distrikter i Indlandet en Tønne Tjære paa 8 Pud. Om dette Spørgsmaal foreligger forøvrigt en Udtalelse, gaaende ud paa:

„at Leverandørerne ved forskellige Machinationer som oftest drive igjennem, trods den herværende Vragning, at levere Vare af slet Kvalitet, paafyldt slette Tønder og veiende ikke 8 Pud men kun $6\frac{1}{2}$ Pud. Men netop denne

mangelfulde Kontrol og utilfredsstillende Vragning synes ogsaa stærkt at have disrekomanderet Archangels Tjære i Udlandet; thi paa anden Maade lader sig ikke den Prisforskjel forklare, der gjælder til Ugunst for Archangels Tjære, sammenlignet med den svenske og finlandske.“

England betalte for tyk Tjære 8 sh. 3 d indtil 8 sh. 9 d pr. Tønde cif, og Holland for de tynde Sorter fl. 6—6 $\frac{1}{4}$ pr. Tønde cif.

Beg har i en Aarrække lidt under samme Mangler som Tjære, om end ikke efter samme Maalestok, og ialfald i dette Aar indtraf paa Vaarsiden, og særlig i Juni Maaned, en uventet Efterspørgsel fra Udlandet. I December bød England kun 3 sh. 9 d pr. cwt. (112 engelske Pund) cif, som Følge hvoraf Varens Pris i Indlandet, med Levering i Archangelsk, ansattes til omtrent 43 Kop. pr. Pud, og da de udenlandske Priser havde naaet sit Høidepunkt af 4 sh. 9 d pr. cwt. cif. Østkysten af Storbritannien og fl. 130 pr. 2400 Kilo cif. Holland, steg Priserne i Indlandet til 49 og 50 Kop, pr. Pud Netto.

Skind. Den gode Sælhundfangst har ogsaa vist sin Virkning paa det exporterede Kvantum af denne Vare. Af de samme Grunde, som fremholdt ved Omtale af Tranexporten vare Priserne temmelig høje. De variere som bekendt meget efter Størrelse, Kvalitet og Tilberedelse.

Matter exporteres hovedsagelig til England, dog ogsaa til Holland. Handelen med denne Artikel tager af, fordi Guvernementet Vjatka, hvor Matterne forfærdiges, paa Grund af de primitive Kommunikationsforhold Aar for Aar i større Udstrækning drages ind under Petersburgs Indflydelse.

Træl原因. Exporten er i dette Aar noget forøget, som Følge af de i den foregaaende Høst stedfundne store Opkjøb af Tømmer. Rubelens Kurs og Udlandets Priser vare i det Hele taget fordelagtige og Exportørerne har som Følge deraf uden Tvivl gjort gode Forretninger.

Priserne vare omtrent de samme som ifjor.

For Furulast af de vanligste Dimentioner 3 $\times$ 11 og 3 $\times$ 9 betales:

£ 13—13 $\frac{1}{2}$	for 1ste Sort
- 10—10 $\frac{1}{2}$	- 2den —
- 7—7 $\frac{1}{2}$	- 3die —

og for Granlast af samme Dimentioner:

£ 7—7 $\frac{1}{2}$	for 1ste Sort
- 6—6 $\frac{1}{2}$	- 2den —
- 5—5 $\frac{3}{4}$	- 3die —

alt pr. Leverance frit ombord.

Ved de sidste Tømmerauktioner har Exportørerne taget ganske livlig Del og betalt adskilligt over Taxtpriserne; Exporten i 1894 vil derfor antagelig naa op til omtrent samme Høide som i 1893.

Som vanlig meddeles nedenfor en Tabel over hele Distriktets Export af Træl原因 under sidst forløbne Femaar:

Aar.	Archangel.	Onega	Soroka.	Kem.	Keret.	Mesen.	Tilsammen.
1889	54 531	11 937	4 845	2 480	—	5 335	79 128
1890	36 650	6 589	4 748	3 670	—	5 308	56 967
1891	66 272	3 386	5 893	6 163	—	5 243	86 957
1892	61 151	3 387	4 129	7 218	2 267	7 357	85 609
1893	68 353	3 006	5 834	8 918	1 331	5 487	92 829

Foranstaaende Oversigt, der i det væsentlige hviler paa Opgaver fra Archangels Exporthuse, tager, som tidligere bemærket, intet Hensyn til Samhandelen med det nordlige Norge, ligesaa lidt som til Importen af de forskellige Varer, der indføres til Hvidehavets Havne. Da dertil kommer, at Handelsstandens og Toldstyrelsens Statistikker ere ordnede efter forskellige 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 skjelnes mellem Export og Import i videre Forstand og Export og Import til og fra det nordlige Norge.

Import.

Fra norsk Finmarken indførtes i russiske Kystfartøier:

1. Til Archangelsk i 215 Fartøier, drægtige 15 506 Tons, hvoraf i 13 Dampskibe:

Fisk, saltet og tørret	731 734	Pud,	Værdi	S. Rbl.	611 912
Salt	2 207	—	—	—	417
Vildtskind	166	—	—	—	6 332
Stenkul	1 116	—	—	—	100
Slibe- og Møllestene	1 583	—	—	—	1 700
Maskiner og Værktøi	2 325	—	—	—	13 443
Kolonialvarer, Caffé og Vine	120	—	—	—	626
Manufaktur og diverse andre Varer		—	—	—	1 294

S. Rbl. 635 824

2. Til Onega, Soroka og Mesen i 14 Fartøier, drægtige 728 Tons:

Fisk, tørret og saltet	43 122	Pud,	Værdi	S. Rbl.	36 402
Vildtskind	10	—	—	—	600
Diverse andre Varer		—	—	—	143

S. Rbl. 37 146

Samlet Export til norsk Finmarken S. Rbl. 672 970

Fra andre udenrigste Steder, hovedsagelig England, indførtes:

1. Til Archangelsk:

Korn	155 903	Pud,	Værdi	S. Rbl.	52 530
Salt	111 859	—	—	—	11 405
Stenkul	557 232	—	—	—	57 096
Slibe- og Brynestene	16 132	—	—	—	8 803
Mursten og Ler	12 021	—	—	—	2 378
Klorkalk, Natron og Soda	4 142	—	—	—	6 172
Olie og Malervarer	1 648	—	—	—	7 286
Metaller, forskellige	2 337	—	—	—	2 467
Jernbaneskiner	3 360	—	—	—	5 300
Maskiner og Maskindele	7 958	—	—	—	33 851
Haandværk og Fabrikarbeider	2 592	—	—	—	20 701
Vin, Brændevin, Porter og Øl	5 000	—	—	—	23 135
Kaffe og diverse Kolonialvarer	3 407	—	—	—	18 308
Fartøier		—	—	—	15 793
Diverse andre Varer		—	—	—	3 212

S. Rbl. 268 437

Fra Murman og Hvidehavet:

Vildtskind og diverse	S. Rbl.	1 943	
Fra Finland, Haand- og Fabrikarbeider	—	600	
2. Til Onega og Soroka indførtes:			
Maskinrekvisita og diverse	—	1 839	
	S. Rbl.		4 422
Import fra Steder udenfor Finmarken	S. Rbl.	272 859	
Distriktets samlede Import i Aaret 1893	—	945 829	
— — — — — 1892	—	880 405	
hvoraf fra norsk Finmarken	—	586 547	

Export.

Til norsk Finmarken udførtes i russiske Kystfartøier:

1. Fra Archangelsk i 181 Fartøier, drægtige 13 714 Tons, hvoraf i 13 Dampskibe:

Mel og Gryn	259 146	Pud, Værdi	S. Rbl.	300 653
Hvedemel, Havre og Ærter	3 185	— — —		6 511
Smør	312	— — —		2 809
Kjød	3 244	— — —		10 132
Taugværk	649	— — —		4 847
Hø og Halm	3 490	— — —		698
Birkenæver	26 744	— — —		15 157
Poteter	1 046	— — —		425
Tjære	1 492	— — —		1 035
Træmaterialier	—	— — —		43 405
The	3½	— — —		276
Huder og Skind	3 000	— — —		3 000
Fisk, saltet og røget	1 743	— — —		1 743
Diverse Varer		— — —		1 440
			S. Rbl.	392 121

2. Fra Onega, Soroka, Suma, Schuja, Kem og Mesen udførtes i 28 Fartøier, drægtige 1 498 Tons:

Mel og Gryn	5 672	Pud, Værdi	S. Rbl.	6 437
Smør	72	— — —		582
Kjød	213	— — —		494
Træmaterialier		— — —		5 933
			—	13 446

Export til norsk Finmarken S. Rbl. 405 567

Til andre udenrigske Steder:

1. Fra Archangelsk:

Havre	2 016 117	Pud, Værdi	S. Rbl.	1 196 932
Lin	94 453	— — —		360 782
Linsæd	215 849	— — —		234 619
Oljekager	37 689	— — —		14 356

Tow og Codilla	120 847	Pud, Værdi	S. Rbl.	333 508
Huder og Vildtskind	15 330	—	—	59 781
Fjær	1 878	—	—	15 714
Smør	920	—	—	8 460
Kjød	914	—	—	6 664
Tran	34 197	—	—	48 760
Tjære og Beg	936 701	—	—	270 665
Terpentin	3 873	—	—	2 620
Matter	14 246	—	—	5 255
Trælast	68 353	Std.,	—	2 496 392
Diverse andre Varer		—	—	376

S. Rbl. 5 054 884

2. Fra Onega:				
Trælast	3 006	Standard	S. Rbl.	64 171
3. Fra Soroka:				
Trælast	5 834	—	—	319 530
4. Fra Kem:				
Trælast	8 918	—	—	319 459
5. Fra Keret:				
Trælast	1 331	—	—	33 300
6. Fra Mesen:				
Trælast	5 487	—	—	235 226
			—	971 686

			S. Rbl.	6 026 570
Distriktets Export i Aaret 1893			—	6 432 137
— — — — — 1892			—	6 054 836
hvoraf fra norsk Finmarken			—	399 689

Nedenstaaende Tabel viser Distriktets Export i de sidste fem Aar:

	1889.	1890.	1891.	1892.	1893.
Archangels Export til Udlandet . .	5 601 064	4 303 958	5 584 301	4 773 618	5 054 884
Onegas, Sorokas, Kems, Kerets og Mesens Export til Udlandet . .	1 153 727	857 013	782 512	982 329	971 686
Distriktets Export til Udlandet, Fin- marken undtagen	6 754 791	5 160 971	6 366 818	5 756 147	6 026 570
Distriktets Export til Finmarken .	545 039	517 734	430 576	398 689	405 567
Distriktets samlede Export	7 299 830	5 678 705	6 797 389	6 054 830	6 432 137

Nedenstaaende Tabel viser Samhandelen mellem Norsk Finmarken og Konsulatdistriktet de sidste fem Aar:

A a r .	I m p o r t .				Samlet Import Værdi.
	Fartøier.		Forskjellige Fiskevarer.		
	Ant.	Tons.	Pud.	S. Rbl.	
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
1892	240	17 293	757 940	586 547	586 547
1893	215	15 506	731 734	635 824	672 970

A a r .	E x p o r t .				Samlet Export Værdi.
	Fartøier.		Forskjellige Kornvarer.		
	Ant.	Tons.	Pud.	S. Rbl.	
1889	289	14 365	547 003	488 603	543 039
1890	293	16 514	519 635	441 753	517 734
1891	240	15 754	318 736	357 543	430 576
1892	220	16 204	227 753	319 675	398 689
1893	181	13 714	259 146	392 121	405 567

Efter Toldbodens Opgaver skal i Aaret 1893 være indført til Archangelsk fra den Murmanske Kyst:

Saltfisk	Pud	205 330	Værdi	S. Rbl.	187 120
Tørret Fisk	—	9 255	—	—	13 715
Lax	—	202	—	—	1 080
Sild	—	163	—	—	92
Lever og Tran	—	13 558	—	—	24 809
					S. Rbl. 226 816

Fra Hvidehavets Kyststeder indførtes til Archangelsk:

Salt Fisk	Pud	1 790	Værdi	S. Rbl.	1 504
Tørret Fisk	—	200	—	—	475
Sild	—	68 150	—	—	37 879
Lax	—	10 268	—	—	72 731
					S. Rbl. 112 589

Fra Novaja Semlja indførtes til Archangelsk:

Lax	Pud 400	Værdi S. Rbl. 1 700
Tran	— 700	— — 795
Huder og Vildtskind . .	— 195	— — 2 676

S. Rbl. 5 171

Tilsammen S. Rbl. 344 576

Archangels Marked Forsyning med Fiskevarer i 1893 skal saaledes i sin Helhed have omfattet følgende Kvanta:

Fra Norge	731 734	Pud
- Murman	228 508	—
- Hvidehavet	80 408	—
- Novaja Semlja	1 295	—

Tilsammen 1 041 945 Pud

Større Kvanta afsendtes dog om Høsten til St. Petersburg.

Ved Navigationens Aabning noteredes paa Archangels Torv en Pris af S. Rbl. 0.90—1.10 pr. Pud saltet Torsk, hvilken Pris ud over Sommeren ikke alene holdt sig, men mod Sæsonens Slutning yderligere steg indtil Høstmarkedets Begyndelse, under hvilket den stærke Efterspørgsel efter Fiskevarer fremkaldte de neden anførte, exceptionelt høje Noteringer.

Fiskepriserne under Høstmarkedet 1893.

	1ste September.	15 September.	30 September.
Torsk, stor S. Rbl.	1.20—1.30	1.40—1.50	Samme Priser som 15 Sept.
— middels	— 0.90—1.00	1.10	
Sej, stor	— 0.75—0.85	1.05	
— middels	— 0.55—0.65	0.85	
Hyse	— 0.55—0.65	0.90	
Stenbit	— 0.75—0.90	1.10	
— middels blaa . .	— 0.55—0.65	0.95	
Kveite, stor	— 3.00—3.30	3.20—3.40	
— middels	— 2.50—2.70	—	
Uer	— 0.80—0.90	—	
Rotskjær	— 3.00—3.20	3.20—3.40	
Tørsei	— 1.60—1.70	—	
Sild (norsk)	— 3.50—5.00	3.00—8.00 pr. Td.	

Som det af denne Prisliste vil sees var Priserne høje og stigende mod Markedets Midte. De da stedfundne Noteringer holdt sig uforandret til Markedets Slutning, dog med en Undtagelse forsaavidt angaar et Parti god uagnet Høstsild, flodlagt og i Fiskepakning, der opnaaede S. Rbl. 10.00 pr. Tønde.

Ligesom det foregaaende Aar skjelnede man ogsaa i 1893 mellem 3 forskellige Sorter Sild, nemlig:

- I. Udsøgt pakket stor Sild af ensartet Størrelse.
- II. Samfængt nyfisket Sild, styrtet i Tønden sammen med Salt.
- III. Restbeholdningen af Finmarkens Agnsild.

Denne Forskjel i Kvaliteten maa man tage Hensyn til ved Betragtningen af de betydelige Prisdifferenser, der for Sildens Vedkommende findes anført paa foranstaaende Liste.

Flere Smaapartier god Høstsild skal efter Sigende være afsendt som Prøver til Jaroslawl, Kasan og Moskwa, hvor der tør haabes paa nye Markeder under Forudsætning af, at der fra Norge tilføres god og velbehandlet Vare.

Som en væsentlig Faktor for at Priserne under Aarets Marked holdt sig høie maa først og fremst nævnes Dvinaflodens gunstige Vandstand, dernæst Aarets fuldstændig mislykkede Sophøst og endelig, at ogsaa Høsten paa Grønsager slog feil i Archangels, Vologdas og delvis Vjatkas Guvernementer.

Største Delen af Pomorernes Flaade var ankommet til Archangelsk allerede i Slutningen af August Maaned, altsaa inden Markedets officielle Aabning, til hvilken Tid en stor Del Opkjøbere fra Landets Indre ogsaa havde indfundet sig. Største Parten af den hidførte Fisk var saaledes realiseret inden Markedets Aabning, hvilken Omstændighed maa ansees som en af de væsentligste Aarsager til Prisstigningen henimod Markedets Midte. Riften om Varerne var saa stor, at Fiskeopkjøberne tildels gik Pomorernes, under Opseiling værende Fartøier, imøde helt ud til Banen.

Har saaledes Fiskehandelen i 1893 havt adskillige Særegenheder at fremvise, saa gjælder dette ikke mindre Melforretningerne paa Norge. Exporten af denne Vare fra Archangels var nemlig meget ringe, og udgjorde ikke stort mere end i 1892, da Forretningerne havde faaet sit Præg ved det under den foregaaende Vinter og Vaar gjældende Exportforbud. Der udførtes til Finmarken i 1893 ialt 262 000 Pud. Forklaringen ligger deri, at Mel fra Bergen i Norge kunde erhverves billigere og af bedre Kvalitet end i Archangelsk, som Følge hvoraf de Pomorer, der kunde disponere frit, foretrak at forskaffe sig det for Tuskhandelen fornødne Kvantum Mel ved Indkjøb i Norge. At Forholdene har udviklet sig i en saadan anormal Retning burde kunne tjene som et kraftigt Varsko baade for Administrationen og Handelsstanden i Archangelsk.

Betegnende for den nuværende Tilstand i Ruslands nordlige Trakter er det i ethvert Fald, at Bergens Møller, ved Mel af Korn fra Sortehavet eller Østersøen, i Finmarken seirrigt kan optage Konkurrancen med russiskt Mel, fremskaffet paa russiske Skibe fra Archangelsk.

Fra russisk Side foreligger nogle Udtalelser om Pomorernes Operationer i Norge i 1893, hvoraf hid sættes:

Sommeren 1893 har for Russernes Vedkommende ikke udmærket sig ved nogen stor Rigdom paa Fisk i Norge, eller, rettere sagt, det bedste Fiskeri i Norge foregik paa Tider, da Pomorerne ikke var tilstede. Næsten under hele Juni Maaned foregik et rigt Fiske i Østfinmarken, men paa denne Tid vare de russiske Fartøier endnu indestængte af Isen i Hvidehavet. I September Maaned indtraf et godt Fiske i Vestfinmarken, men da var Størsteparten af Russerne allerede reist hjem.

Midtsommers, medens Pomorerne gjæstede Norge, var Fiskeriet derimod utilfredsstillende, dels i og for sig, dels paa Grund af Uveir. Særlig uheldigt var Fiskeriet i Tromsøtrakten, saa at de derværende russiske Fartøier

hovedsageligt vare henviste til Indkjøb af Tørfisk, der dette Aar frembødes i stor Mængde og til moderate Priser.

Som Følge af det magre Fiskeri under Russernes Ophold i Norge, vare Tuskhandels-Priserne paa Raa-Fisk høie, nemlig 3—4 Pud Sei og $1\frac{1}{2}$ — $2\frac{1}{2}$ Pud Torsk mod 1 Pud Mel. Undtagelse gjaldt blot for nogle enkelte Fiskeværers Vedkommende, i hvilke der kun fandtes faa Fartøier, og hvor Skipperne vare forstandige nok til ikke at ødelægge Priserne for hinanden. Fiskens Dyrhed gjorde en Tid Pomorerne betænkelige, men de fra Archangelsk modtagne Meddelelser om Prisstigningen paa Saltfisk, gav dem nyt Mod.

Om Exporten fra Hammerfest oplyses det, at den var betydeligt mindre end Aaret forud, nemlig indtil Midten af September ny Stil 101 000 Pud Sej, 17 800 Pud Torsk og 700 Pud Kveite, hvilket er 48 000, 1 000 og 3 000 Pud mindre end i 1892.

Derimod udførtes af saltet Hyse, tørret Torsk og tørret Sej betydeligt større Kvanta end Aaret forud.

Ligeledes udførtes et stort Kvantum Sild, paa hvilket vedkommende Pomorer, om det har lykkedes dem at realisere Varen til 6—8 Rubel pr. Tønde, formodes at have tjent mindst 100 Procent. Den store Sildeexport har naturligvis sin væsentligste Forudsætning i Norges rige Sildefangst under de sidstforløbne Aar, men et særligt Stød fremad fik Forretningerne i denne Artikel ved det af en Handelsmand fra Suma i 1892 givne Exempel paa særdeles lønnende Export af Sild fra Tromsø.

Kommunikationsvæsen.

Paa Kommunikationsvæsenets Omraade er fortiden som ogsaa tidligere indberettet, flere vigtige Projekter oppe. Om de i enhver Henseende betydningsfuldeste af disse — de planlagte nye Jernbaner — indeholdtes i 1ste Afdeling af denne Aarsberetning en længere Redegjørelse, af hvilken jeg her skal bringe i Erindring, at foruden den murmanske Ishavsbane, som her forbigaaes, tillige to andre Jernbaneanlæg vare under Diskussion, nemlig en fra Archangelsk til Vologda, der vilde komme til at udgjøre den nordlige Del af Linien Moskwa-Archangelsk, og en Linie mellem Kotlas og Kasan, der vilde bringe de til enhver Tid seilbare Dele af Dvina og Volga i en tidsmæssig Forbindelse med hinanden og derved lede en stor Del af de østlige Volga-Guvernementers Korn frem til Archangelsk, hvorfra Exporten til Udlandet kunde foregaa. Som det ligeledes vil erindres var det derhos af Archangels Guvernør projekteret at fatte Kasan-Kotlas-Banen i Skinneforbindelse med Perm og derigjennem med Vestsibiriens Distrikter, ved hvilken Foranstaltning man haabede at kunne gjøre Archangelsk til en Exporthavn for Sibirien.

I det Halvaar, der er forløbet, siden Afgivelsen af denne Aarsrapports 1ste Afdeling, har de nævnte Projekter været under Overveielse inden Regjeringskredsene i St. Petersburg, og er det som Følge deraf nu besluttet, at Jernbanen Archangelsk-Vologda hurtigst muligt skal bygges, idet Koncession paa denne Bane er overdraget det private Jernbanekompani, til hvis Linier Strækningen Moskwa-Vologda allerede hører. Selskabets Ingeniører har allerede paabegyndt Liniens Udstikning, og venter man, at i 1897 det første Jernbanetog skal ankomme til Archangelsk.

Hvad de øvrige, foran omtalte Jernbaner angaar, da har Linien fra Kotlas til Perm vundet Regjeringens principielle Godkjendelse og er der allerede bevilget ca. 100 000 Rubel til denne Linies Undersøgelse. At Bygning af denne Linie, naar Undersøgelsesarbejderne ere tilendebragte, vil blive besluttet, ansees som en saagodtsom afgjort Sag. Archangelsk vil derved blive Sibiriens Exporthavn, hvad der selvfølgelig forudsættes at ville give Byen et mægtigt Stød fremad. Derimod har Regjeringen ikke kunnet sympatisere med Tanken om ogsaa at dirigere de østlige Volga-Guvernementers Export over Archangelsk. Produkterne fra disse Egne, der hidtil har taget Vei over Østersøen, bør, efter det russiske Finantsministeriums Udtalelser, ogsaa i Fremtiden forbeholdes de baltiske Havne.

Naar Finantsstyrelsen er kommet til det Resultat, at Sibiriens Export bør overlades Archangelsk, medens Exporten fra det europæiske Rusland ikke bør søges ført ind paa nye Veie, har den derved haabet paa engang at ophjælpe det nordlige Rusland og at skabe en Beskyttelse for Kornproduktionen i Ruslands centrale og sydlige Guvernementer, der vilde blive truet af en undergravende Konkurrence, hvis ikke Sibiriens Korn skaffedes et Afløb over Archangelsk. Det maa nemlig bemærkes, at den store sibiriske Bane, der er under Bygning, vil frembyde en tidsmæssig Kommunikation mellem Sibirien og de baltiske Havne, ad hvilken det billigere Sibirie-Korn, hvis ingen anden og bekvemmere Vei findes, over Mellemrusland vil tilstrømme Østersøhavnene og dersteds bringe de allerede nu trykkede Priser til yderligere at falde, hvad der selvfølgelig vil lamme Produktionsevnen i de af Ruslands Distrikter, der for Tiden udgjør Østersøhavnenes Opland. Disse Ulemper haaber man at undgaa ved Bygningen af Jernbanen fra Perm til Kotlas, der antages at blive en fordelagtigere Exportlinie for Sibiriens Korn end den store Sibiriebane og dennes Fortsættelse ved de mellem-russiske Jernbaner.

Da de Spørgsmaal, som her behandles, har en vidtstrækkende kommerciel Betydning — Sibiriens forventede Export af Hvede ansættes til et Kvantum af 30 Millioner Pud om Aaret — antager jeg det vil være af Interesse for skandinaviske Læsere i Korthed at blive bekendt med de Overveielser, der for den russiske Finantsstyrelse har været de afgjørende ved Behandlingen af disse Spørgsmaal; og skal derfor hidsætte et Sammendrag af Udtalelser, der for nogen Tid siden bleve offentliggjort saavel i den russiske Regjerings officielle Organ „Pravitelstvenny Vjastorik“ som i Finantsministeriets eget specielle Organ. Det heder i disse Organer:

„At Forventningen om en stærk Tilstrømning af nye Kornforsyninger fra Sibirien ikke er ugrundet godtgjøres ved følgende Betragtninger:

Haand i Haand med Bygningen af den Sibiriske Bane har gaaet vidtstrækkende Foranstaltninger til Ophjælp af Produktionen inden den Rayon, der befinder sig nærmest Banen. Saaledes har der i 1893 ved specielle Opmaalingsafdelinger været udstukket op til 800 000 Desjatin Jord, egnet til Jordbrug, en Strækning, paa hvilken der kan anbringes en Befolkning, svarende til 50 000 Familiefædre. Som Norm for de Lodder, der vil blive tilstaaet, har man sat 15 Desjatin brugbar Jord, et Areal, der ikke alene vil forslaa til Indflytternes Underhold, men sandsynligvis ogsaa maa give et betydeligt Overskud, der følger vil komme til at udgjøre en af den sibiriske Banes Hovedexportartikler. Ad samme Vei vil Korn tilstrømme ogsaa fra Sibiriens mere fjernliggende Egne, fra Jeniseis og Obs udstrakte Basiner, der ville blive gjennemskaarne af Banen.

Nøiagtigt at fastsætte Mængden af disse Varer er naturligvis fortiden ugjærligt, men et tilnærmelsesvist Begreb derom kan man gjøre sig paa GrunJag af Data, uddragne af Rapporter fra Guvernørerne i Tobolsk, Tomsk og Jenisei. Disse Data findes anført i nedenstaaende Tabel:

	Tomsk.	Tobolsk.	Jenisei.	Summa.
Befolkning i Tusinder af Individuer	1 351	1 396	455	3 202
Indhøstet Kvantum Kornsorter af alle Slags i Tusinder Pud . .	44 565	33 508	12 706	90 779
Deraf:				
Hvede	16 387	11 181	6 080	33 648
Rug	7 369	7 131	2 100	16 600
Havre	12 855	12 474	3 718	29 045
Medgaaet til Befolkningens Ernæ- ring (13 Pud pr. Hoved) . .	18 223	18 833	5 915	42 971
Overskud	26 342	14 675	6 791	47 808

Heraf fremgaar, at det samlede Kornoverskud i de nævnte tre Guvernementer overstiger 40 Millioner Pud. En Del af Overskudet vil medgaa til Forsyning af Sibiriens uproduktive Distrikter (Semipalatinsk og Akmolinsk samt Guvernementet Irkutsk). Men disse Distrikters Behov vil mere end være dækket, naar vi dertil regner 10 Millioner Pud. Følgelig vil mindst 30 Millioner Pud staa til Disposition for den nye Kommunikationslinie og blive tilført europæisk Rusland og Europa.

Hvis Kommunikationsforholdene i europæisk Rusland forblive de samme som hidtil, vil denne nye Korntilførsel uundgaeligt tage Veien til de baltiske Havne. Men Tilsynskomsten dersteds af et saadant forøget Exportkvantum kan ikke undlade at øve en trykkende Indflydelse paa de stedlige Priser, til Skade for Kornproducenterne i europæisk Rusland, hvis Varer alene hidtil har været sendt til disse Havne.

Vistnok er det saa, at Verdens-Kornpriserne fastsættes paa de internationale Markeder i Henhold til Forholdet mellem hele Verdens Efterspørgsel og Tilbud, og følgelig overalt ere underkastede større eller mindre almengyldige Svingninger, men ogsaa disse have dog sine bestemte Grændser.

Af Opgaver over Prisen paa Hvede paa de vigtigste russiske Centra saavel som paa Londons Marked, fremgaar, at naar man sætter Londonerprisen til 100, sees Priserne paa de vigtigste russiske Produktions- og Exportsteder ingenlunde at staa i et fast Forhold til Prisen i London, men derimod at svinge inden visse Grændser, der vil fremgaa af nedenstaaende Tabel, hvor Priserne ere angivne relativt til en Londonerpris af 100.

St. Petersburg	83— 93
Riga	83— 97
Odessa	72— 86
Nikolajevsk	71— 85
Taganrog	63— 86
Saratov	64— 94
Samara	64—103

Følgelig er det en Kvotadel af 10—40 % af Londonerprisen, der kan betragtes som „fri“, og paa hvilken de lokale Forhold udøver en større eller mindre Indvirkning. Heraf følger, at de russiske Priser vel i sin Almindelighed ere underkastede Strømningerne paa Verdensmarkedet, men

at de tillige fremvise en selvstændig, deraf uafhængig Stigen og Falden, saaledes at det eksempelvis kan hænde, at Priserne i en Havn stige, samtidigt med, at de falde i en anden Havn. Paa disse lokale Svingninger af Exportstedernes Priser indvirker, foruden Transportomkostningerne, tillige de lokale Lager-Udgifter og andre Omkostninger, Tilførselens Størrelse og dennes Forhold saavel til Efterspørgselen fra Udlandet som til det lokale Konsumtionsbehov.

Paa den anden Side maa det bemærkes, at Verdensmarkedets Priser selvfølgelig fæstner sig under samlet Indvirkning af Lokalforholdene i samtlige de Lande, der exportere Korn. Men Verdenshandelens Omfang medfører, at enhver særskilt Faktor, om den skal kunne udøve nogen selvstændig Indvirkning paa Verdensprisen, tillige selv maa være af et vist Omfang og Vægt. En god Hvedehøst i Rusland, de Forenede Stater, Indien, — extraordinært store Forraad i Chicago, New-York, Odessa, Uaar i saadanne Lande som Tydskland, Frankrige, England, — alt dette kan selvfølgelig indvirke paa Prisernes Verdensniveau. Men en rig Høst, f. Ex. alene i Roumænien, eller et daarligt Aar i Schweiz eller Ansamling af store Forraad i Berdansk eller Mariopol, kan, tiltrods for deres meget alvorlige lokale Virkning, dog forblive uden Spor af Indflydelse paa Verdensprisernes Bevægelser.

Med disse Betragtninger for Øie kan man vanskeligt drage i Tvivl, at Verdensmarkedet for Hvede, der aarlig har en Tilførsel af 4 Milliarder Pud, vil blive omtrent uberørt af en Tilførsel af nye 30—40 Millioner Pud fra Sibirien. Alene den europæiske Befolknings naturlige Væxt vil være nok til hurtigst at opveie dette forøgede Tilskud.

Men disse samme 30—40 Millioner Pud sibirisk Korn kan ikke undlade at udøve en alvorlig Indvirkning paa de lokale Salgspriser.

Dertil kommer, at da Tilbudets Overstigen af Efterspørgselen og den derved bevirkede Nødgang i Prisen stærkest vil føles paa de Steder, hvorfra Tilbudet sker, saa vil det sibiriske Kornets Tilsynekomst paa St. Petersburgs Marked med størst Styrke vise sin Indflydelse i Guvernementerne Samara, Saratow og Simbirsk, der for Tiden fortrinsvis afsætte sit Korn over St. Petersburg, — for ikke at tale om selve Sibirien.

I denne sidstnævnte Landsdel gaar i gode Aar under nærværende Forhold Hvede-Priserne ned til 30, 25, ja saagar til 18 Kopek pr. Pud. Ved en Middelpris i Petersburg for Aarene 1889—1892 af S. Rbl. 1.07 pr. Pud Hvede var Prisen i Guvernementet Samara 79.6 Kopek, i Guvernementet Simbirsk 80.4 Kopek og i Guvernementet Saratow 78.5 Kopek. Hvis vi sætter Middelpriisen i de sibiriske Distrikter Barnal og Bysk saa høit som til 42 Kopek pr. Pud og dertil lægger Udgifterne ved Fremførselen til St. Petersburg — 54 Kopek — kommer man altsaa til det Resultat, at et Pud sibirisk Hvede i Petersburg vilde kunne sælges for 96 Kopek eller 11 Kopek billigere end den nuværende Middelpris dersteds. Omtrent i samme Forhold vilde derfor Priserne gaa ned i Volgaguvernementerne under Middelsaar. I gode Aar vilde Prisfaldet selvfølgelig blive endnu betydeligere.

Disse skadelige Følger for Ruslands Kornhandel vilde betydelig afsvækkes, hvis det sibiriske Korn fandt Veien til Verdensmarkedet ikke over de baltiske Havne men over en selvstændig Havn, fra hvilken Kornudførselen hidtil har været forsvindende, og som en saadan frembyder sig Archangelsk, under Forudsætning af at Dvinaens nedre, og til enhver Tid af Navigationsperioden seilbare Del, ved en Jernbanelinie fra Kotlas til Perm sættes i Forbindelse med Uralbanen og derigennem med den sibiriske Bane. Det

er udregnet, at Transporten fra Sibirien til Archangelsk vil blive 5.15 Kopek billigere end den billigste Vei til St. Petersburg. Og hvorvel den videre Transport herfra til London antages at falde 1.17 Kopek billigere end Transporten fra Archangelsk til London, saa vil denne Forskjel i Petersburgs Favør opveies af de billigere Lagerudgifter m. v. i Archangelsk. Den nævnte Forskjel hidrører desuden udelukkende fra de høiere Fragter i Archangelsk, men dette Forhold kan ikke ansees at være af permanent Natur.

Der maa imidlertid i særlig Grad lægges Mærke til, at Spørgsmaalet Realitet ikke er udtømt ved en Sammenligning mellem Varenes Kostende i London via Petersburg eller via Archangelsk; thi Hovedmarkedet for det Korn, der vil blive afsat over nævnte Havn, vil ikke blive London men Norge, der i særlig Grad har Behov for Ruslands Korn. Og det er indlysende, at det sibiriske Korn vil kunne leveres i Norge uden Sammenligning billigere over Archangelsk end over St. Petersburg. — Saavidt de russiske Regjeringsorganer. —

Forhaabningen om at erholde Norge som Marked for Korn fra Archangelsk bør de interesserede Forretningskredse i Norge vistnok mærke sig. Hvad der i disse Forventninger, saaledes som de ere komne til Orde i de her anførte Udtalelser, er overdrevent eller misvisende, behøver neppe at paapeges. Sibiriens Kornexport antages hovedsagelig at komme til at bestaa af Hvede. Fra norsk Standpunkt vilde det derfor vistnok være heldigt, om den oprindeligt paatænkte Skinneforbindelse med Kasan kunde komme istand, og Volgadistriktets Rug ad denne Vei blive ledet over til Archangelsk. Finantsministeriet har, som oven anført, ikke fundet at kunne anbefale denne Linie, men da der i Kasan skal være saa stærk Stemning for samme, at de fornødne Midler til Banens Anlæg maaske vil kunne skaffes tilveie ad privat Vei, tør det vel endnu være et aabent Spørgsmaal, om ikke ogsaa denne Bane i sin Tid vil komme til Udførelse. Maaske betyder Finantsstyrelsens Kjlighed ligeoverfor dette Projekt kun, at man ikke maa gjøre Regning paa Statsmidler til Banens Anlæg.

Der findes dog her paa Stedet Folk, der mene, at selv om Skinneforbindelsen med Kasan ikke kommer istand, saa vil der dog tilflyde Archangelsk saa store Kvantiteter Rug, at en større Export til Norge vil blive mulig.

De gjøre gjældende, at den projekterede Bane fra Kotlas til Perm, selv om den ikke ved en Sidelinie sættes i Forbindelse med Byen Kasan, og derved med de rugproducerende Volgadistrikter, dog vil komme til at gaa gjennem Guvernementet Vjatka, der producerer store Kvantiteter af Rug. Dernæst antages det, at der ogsaa paa den allerede besluttede Bane fra Vologda til Archangelsk med Fordel vil kunne fremføres Rug til Brug for Norge.

Endnu er det vistnok for tidligt at forudsige noget om hvorledes Forholdene i sine Enkeltheder ville stille sig, naar Jernbanerne komme istand; men den maaske betydelige Udvikling af Ruslands nordlige Distrikter, der forestaar, fortjener uden Tvivl Opmærksomhed fra norsk Side. Jeg henviser derfor ogsaa ved denne Anledning til den Fremstilling af Forholdene, der er givet i Archangels Guvernørs, i nærværende Aarsrapports 1ste Afdeling indtagne, Betænkning.

Ruslands nye Finantsminister har i Slutningen af Juni Maaned dette Aar gjæstet Archangelsk og derunder stillet en stærk Appel til herværende Handelsstand om med Energi at benytte sig af de Chancer, der nu vil blive budt den som Følge af, at man paa Allerhøieste Steder er kommet til

den Overbevisning om, at Tiden er inde til med Alvor at fremme Opkomsten saavel af Ruslands nordlige som af dets østlige Provindser.

Foruden de omskrevne Jernbaneprojekter er der ogsaa stillet i Udsigt, at Murmanskysten i den nærmeste Fremtid skal blive sat i telegrafisk Forbindelse med Norge, samt at Dampskibsforbindelsen langs Ishavets Kyst skal blive udvidet østover.

Det Archangelsk-Murmanske Dampskibsselskab, der hidtil har betjent saavel Hvidehavet som Murmanskysten og opretholdt Forbindelsen med Østfinmarkens Byer, befinder sig iaar, 1894, ved Udgangen af sin 20aarige Koncessionsperiode. I det tilbagelagte Tidsrum er Selskabets Subvention af Staten efterhaanden forøget til 56 000 Rubel mod Forpligtelse til hvert Aar at udføre 10 Reiser mellem Østfinmarkens Byer, den murmanske Kyst og Archangelsk, deraf 3 Reiser i Tiden før Hvidehavets Opgang; samt desuden 2 aarlige Reiser til Novaja Zemlja med Anløb af Matotschen Shar og Karmakyla (Samojedernes Hovedkoloni). Ved de forestaaende Forhandlinger om Meddelelse af ny Koncession er det Hensigten samtidig at udvide Dampskibsforbindelserne østover til Petchora, saaledes at denne fra Naturens Side i flere Henseender rigt udstyrede Landsdel kan bringes ud af sin nuværende isolerede Stilling, der blandt andet har medført, at Befolkningen er kommet i fuldstændig Afhængighed af Kjøbmændene i Byen Tscherdyn, beliggende i det Permske Guvernement, ved Floden Kama.

Derhos er det Meningen at organisere Dampskibsfart paa Floden Petschora.

Ved de nævnte Foranstaltninger haaber man, at det økonomiske Liv i disse Trakter skal begynde at udvikle sig. Petchoraflodens Munding vil i Sommer, 1894, blive oploddet og kartlagt, fornødne Sømærker forberedt og en egen Lodsafdeling organiseret.

Paa Novaja Zemlja grundlægges iaar en ny Koloni, idet et Antal af 5 Samojed-Familier er bleven overført did og indstalleret paa „Gaaseland“, et Punkt paa Øens Sydside, der skal give god Anledning til Jagt og Fiskeri, Dun og Fjærsamling m. v. Dette Punkt vil tillige blive Dampskibsanløbssted.

Da disse forskellige Arbejder og forberedende Foranstaltninger imidlertid ikke kan være fuldt afsluttede, inden det murmanske Dampskibsselskabs Koncession iaar udløber, har Selskabet erholdt et Aars Forlængelse af den gamle Koncession, samt for dette ene Aar tillige en Tillægs-Subvention af 25 000 Rubel udover det allerede tidligere opbebaarne aarlige Tilskud af 56 000 Rubel.

Dampskibsselskabets Virksomhed vil altsaa ogsaa til næste Aar, 1995, komme til at foregaa efter samme Maalestok som hidtil; men fra 1896 af er det Meningen at gennemføre det oven skildrede udvidede Program, som utvivlsomt vil betegne et vigtigt Skridt fremad i disse Egenes Udviklingshistorie.

Telegrafforbindelsen paa Hvidehavets Vestside gaar, som bekendt, for Tiden til Staden Kem. Denne Linie vil i den nærmeste Fremtid blive fortsat til Byen Kovda, men efter Archangelsk nuværende Guvernørs Forslag ikke blive fortsat over Laplandshalvøen til Kola. Derimod har Guvernøren i 1893 kraftigt fremholdt Ønskeligheden af en Telegrafinies Anlæg langs Murmanskysten og derfra videre over til Norge. Derved vil ikke alene Fiskeriernes lokale Behov blive imødekommet, men telegrafisk Forbindelse via Norge mellem Murmanskysten og saavel Petersburg som Archangelsk, være aabnet. — Guvernøren mener altsaa, at Spørgsmaalet om Murmanskystens direkte telegrafiske Forbindelse med Administrationscentret i

Archangelsk — uden Formidling af de svenske og norske Linier — uden Skade kan henskydes til Fremtiden. Dette er et Standpunkt, der ikke tidligere har været indtaget af herværende Lokalstyrelse, for hvilken tværtimod den direkte Forbindelse mellem Murman og Archangelsk ved Hjælp af en Telegraflinie over Kolahalvøen, har gjældt for det vigtigste. Den paatænkte murmanske Telegraflinies Forbindelse med det norske Telegrafnet skal tidligere have været anset som en Foranstaltning af omtvistet Værd.

Paa dette Felt gjør der sig altsaa fortiden friere Anskuelser gjældende.

Fortegnelse over Skibsafgifter og de vigtigste Arbeidsudgifter m. v. i Hvidehavets Havne.

Archangels Havn.

I. Afgifter.

a. Afgifter direkte til Staten.

Læsteafgifter pr. Last for Indgaaende	5 Kopek
- — - Udgaende	5 —

1 Last = 2 Registertons.

(Denne Afgift opbebares med det samme Beløb i alle Ruslands Havne).

b. Afgifter til Lødsvæsenet.

1. En Læsteafgift af 2 Kopek pr. Registerton.
2. Afgifter i Henhold til Fartøiets Dybgaaende.

For Fartøier af Drægtighed indtil

400 Tons S. Rbl.	1.00	pr. Fods Dybgaaende
fra 400—600 — —	1.50	- — —
- 600—og derover —	2.00	- — —

Ligger Fartøiet med Dybgaaende af Brøk Fod, regnes en halv Fod og derover som hel Fod. Hvad der er under en halv Fod regnes ikke.

Fra Sollombal til Archangelsk eller omvendt betales 30 Kopek pr. Fod Dybgaaende.

Fra Sollombal til E. H. Brandt & Co. Sagbrug eller omvendt, 10 Kopek pr. Fod Dybgaaende.

Til de længere borte liggende Sagbrug eller tilbage til disse 15 Kopek.

Dampskibe, der ikke tage fuld Last med sig i Havnen men bugser med sig Lægtene, erlægge, foruden ovennævnte Betaling, tillige 3 Rubel pr. Lægter.

I Tilfælde af, at Kapteinen holder Lødsen ombord mere end 2 Døgn, og dette Lødsens forlængede Ophold er foranlediget ved daarligt Veir,

stærk Vind, Taage, mørk Luft, manglende Vand paa Barren eller lignende, har Lodslaget Ret til at forlange for hvert efterfølgende Døgn 50 Kopek foruden Betaling efter Taxten.

Dersom Lodsen tilbageholdes ombord i Fartøiet paa Grund af dettes egne Fornødenheder, saasom Venten paa Laden eller Lossen, muligens forekommende nødvendige Reparationer af Fartøiet o. s. v. mere end et Døgn, saa beregner Lodsen sig for hvert Døgn 5 Rubel foruden Betaling efter Taxten.

c. Afgifter til Byen.

1. En Lasteafgift af $22\frac{6}{7}$ Kopek pr. Last for Benyttelse af Sol-lombals Bro og den hollandske Kai.

2. En Lasteafgift af 5 Kopek pr. Last til Udbedringsarbejderne ved Havnens Kaier.

d. Afgifter for manglende Ballast,

og Omkostninger ved indehavende Ballasts Udlosning.

Det fordres i Praksis af Fartøier, som ankomme i Ballast, at denne skal udgjøre i Vægttons mindst en Trediedel af Skibets Nettodrægtighed i Registertons. Udgjør Ballasten efter skjønsmæssig Bedømmelse, et mindre Kvantum, erlægges for hver manglende Ton en Mulkt af 43 Kopek.

Danpskibe med Vandballast ere fritagne for denne Afgift.

Det staar Kapteinen frit for at lade Ballasten udlosse ved sine egne Folk eller ved hvilket som helst Arbeidere leiede af ham selv.

Foretrækker Kapteinerne at lade Ballastens Udlosning ske ved Archangels Ballast-Lag, erlægges herfor en Betaling af 43 Kopek pr. udlosset Ton.

Betalingen for virkelig udlosset Ballast erlægges til Ballast-Laget, hvorimod Mulkt for manglende Ballast betales paa Toldkammeret.

For den Del af Ballasten, der maatte blive tilbageholdt i Fartøiet, betales selvfølgelig intet.

e. Afgift for Lodsmærker.

Af hvert Fartøi 60 Kopek.

f. Afgifter til Skibets Konsignatarius (Kjøbmand).

For udgaaende Ladninger erlægges en Adressekommission af 55 Kopek pr. Registerton, naar ikke anderledes er fastsat i Certepartiet. — Har et Fartøi modtaget Last af flere Afladere, indkasseres Adressekommissionen af den af dem, der har største Kvantum Last under Dæk. Denne betragtes som Skibets Konsignatarius.

II. Arbeidsudgifter.

a. Stuvning

betales i Archangelsk efter følgende Satser:

Lin	S. Rbl. 2.50 pr. Ton
Tow og Codilla	— 4.25 —
Tjære	7 Kopek Tønden
Beg	8 — pr. Fad
Bord og Planker	— 1.20 pr. Standard

Korn: For et Fartøi af 600 Tons Størrelse fra 60—80 Rubel.

b. Lægtring:

Trælast	S. Rbl. 4.50—5.00 pr. Standard
Havre	20 Kopek pr. Tschetvert
Linfrø	25 — — —
Tjære	30 — — Tønde

c. Bugsering:

Varierende fra 30—50 Rubel ind eller ud.

Onegas Havn.

De til Onegas Havn ankommende Fartøier modtage sine Ladninger paa den aabne Rhed.

Rhedens Dybde er indtil 25 Fod.

Ankergrunden er god.

Trælasten leveres fra Sagbrugene i Lægtere. Kun Fartøier med Dybgaaende under 11 (elleve) Fod passere ind i Onegaelvens Havnebugt.

Lods erholdes ved Orlofs Næs, ved Indseilingen til Onegabugten.

Lodsbetalingen er 8 Kopek pr. Ton ind eller ud.

Ballasten styrtes i det aabne Hav (en særlig Forføining denne Sag betræffende er under Overveielse).

For Retten at udlosse Ballasten betales intet.

Adressekommissionen er 25 Kopek pr. Ton.

Betaling for Stuving S. Rbl. 1.20 pr. Standard (incl. Arbeidere); S. Rbl. 0.30 (exclusive Arbeidere).

Andre Udgifter: Til Klosteret 6 Rubel af hvert Fartøi.

Doktorafgift 5 Rubel af hvert Fartøi.

Kursen beregnes efter Archangels Noteringer.

Lasteafgift til Staten som i Archangelsk.

Sorokas Havn.

Dybden paa Skibenes Ankerplads indtil 24 Fod. Ankergrunden god.

Ankerpladsen befinder sig 6—8 Werst fra Sagbruget. Lasten leveres i Lægtere, bugserede af Havnedampskibe. Lodsstationen befinder sig paa Orlofs Næs ved Indseilingen til Onegabugten.

Lodsbetalingen er for Indgaaende 6 Kopek og for Udgaende 10 Kopek pr. Last af Fartøiets Drægtighed. Ballasten styrtes i Søen paa et dertil anvist Sted i Nærheden af Kysten, hvor der er tilstrækkelig Dybde.

For Retten til at udlosse Ballasten betales 30 Kopek pr. Ton af Fjerdedelen af Fartøiets Drægtighed, Dampskibe med Vandballast betale intet.

Stuedorernes Betaling varierer fra 15—25 Kopek pr. Standard. Dampskibene overdrage i Regelen en Kontraktør Indlastningen, hvorfor betales fra S. Rbl. 1.00—1.50 pr. Standard, iberegnet Stuedorer.

Adressekommissionen er 60 Kopek pr. indlastet Standard.

Til Indtægt for Kirken affordres 10 Rubel af hvert Dampskib og 6 Rubel af hvert Seilskib.

Lasteafgift til Staten som i Archangelsk.

Sagbruget har 2 Bugserdampskibe.

Kem (Popof Island).

Sagbruget og Udskibningsstedet „Popof Island“ nær Kem, er beliggende paa 60° 59' 30" N. B. og 34° 49' Ø. L. fra Gr. M.

Ankerpladsen befinder sig ligeoverfor Sagbruget, i Sundet mellem Popof og Jak-Øerne, og er fuldt beskyttet. Dybden varierer fra 4—7 Favne.

Lodsstationen paa Øen „Riavo“ 65° 4' N. B., 35° 4' Ø. L., hvor et Sømærke er opreist, bestaaende af et konisk Stillads med en sort Kugle paa Toppen. Lodserne ville give sin Ankomst tilkjende ved at heise det russiske Flag.

Ballasten kan udlosses ved Kaien, hvor Skibene altid kan ligge flot, mod en Afgift af 30 Kopek pr. Ton.

Adressekommissionen er 30 Kopek pr. Ton.

Flodbaad findes paa Popof.

Kursen for Fragtforskud er den samme som i Archangelsk.

Lasteafgifterne ere de samme som i Archangelsk.

Lodsafgift (tilsammen for ind og ud) 15 Kopek pr. Ton.

Kereth.

Nyt Exportsted med Sagbrug i Kandalaksbugten. Beskrives saaledes som nedenfor angives:

For Fartøier, hvis Dybgaaende ikke overstiger 22 Fod, findes et Seil- led lige op til Sagbruget. Lods kan erholdes ved Kap Scharapoff, hvor der er opreist en Stang med en hvid Tønde paa Toppen og over den et rødt Flag.

En Lodsafgift af 10 Kopek pr. Registerton ind og ud affordres, selv om Lods ikke har været benyttet.

Adressekommissionen 55 Kopek pr. Registerton, som i Archangelsk.

Stuvning: S. Rbl. 1.60 pr. Standard.

Ballastafgift: Pr. udstyrtet Ton Ballast erlægges en Afgift af 35 Kopek pr. Ton.

Lasteafgifter til Staten som i Archangelsk.

Kereth er ikke berettiget til Import af udenlandske Varer. Nærmeste Telegrafstation Kem.

Kovda (Beresow Island).

Nyt Exportsted ved Kandalaksbugten. Bredde: 66° 41' 18", Længde: 32° 59' 15" Ø. for Gr.

Sagbrugets Eier meddeler følgende Oplysninger:

Sagbruget og Trætomterne ere beliggende paa Øen Beresov, tæt ved Kovda, i Kovdabugten, der er en Del af Kandalaksfjorden.

Saavel Dampskibe som Seilskibe laste paa Nordsiden af Øen, hvor Lasten leveres ved Skibssiden, enten ved Pieren eller i Lægtene.

Paa Lastepladsene findes intetsteds mindre end 35 Fod Vand. God Beskyttelse mod alle Vinde ved omliggende skovbevoksede Øer. Ankergrunden enten Ler eller Sand.

Indseilingen fra Søen til Lastepladsen bekvem og dyb. Intetsteds mindre end 49 Fod Vand. Bøier ere anbragte paa 10 og 11 Fods Rev mellem Oleni og Ovechi Øerne, paa Steder, hvor Fartøier, som komme ind fra Søen, vil have at bøje omkring Ovechi og Salniza Øerne. Landets Høide ved Indseilingen til Kovdabugten, nær Kap Tolstik, er 543 Fod.

Lodsstationen vil blive anbragt paa Øen Mali Mikkov, Bredde $66^{\circ} 42' 25''$, Længde $31^{\circ} 1' 10''$ Ø. for Gr., hvor et Sømærke er opreist, bestaaende af en høi Stang med en sort Kugle. Lodserne ville ved at heise det russiske Flag give sin Ankomst tilkjende.

Et hvidt Taarn, 35 Fod høit, vil blive opført ved Indseilingen til Kovdabugten paa Øen Dristiansi Baklish, Bredde $66^{\circ} 43' 17''$, Længde $33^{\circ} 0' 52''$ Ø. for Gr.

Ballast kan losses ved Kaien mod en Afgift af 6 d pr. udlosset Ton. Adressekommissionen er 1 sh. pr. indlastet Standard.

Kursen for Fragtforskuud er den samme som i Archangelsk.

Lasteafgift til Statskassen den samme som i Archangelsk.

Lodsafgift: £ 2 ind og £ 3 ud uanseet Fartøiets Størrelse.

Andre Afgifter findes ikke.

Mesenflodens Munding.

„Russanova“ kaldes et Sted, hvor Russanoffs Sagbrug er beliggende. Bredde 67° N. Længde 44° Ø. Indseilingskanalen 19 Fod ved Lavvand, 38—44 Fod ved Høivand.

Lodsning fra Flagbøien (ved Mundingen af Floden ligeoverfor Kap Maslenion, paa hvilket der findes et Taarn af 84 Fods Høide) til Ladepladsen (nær Pyia, ligeoverfor Tolstois Pynt og Russanova), en Distance af omtrent 10 engelske Mil.

Lodsning ind: £ 2 pr. Fartøi

— ud: - 3 - —

Bugsering: Ind 10 d pr. Standard

— ud 1 sh. - —

Stuvning af Trælast: S. Rbl. 1.50 pr. Standard.

Ballast: Anordningen er lig Archangels, dog med den Forskjel, at Bøderne for manglende Ballast siden 1892 er fastsat til S. Rbl. 1.25 pr. Ton.

Adskillige Vanskeligheder og Extraudgifter ved Ballastens Udlosning.

Adressekommission 55 Kopek pr. Registerton, altsaa som i Archangelsk.

Lasteafgifter til Staten som i Archangelsk.

C. A. Falsen.

Algier.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast		Tilsammen.				Brutto- fragter. Frcs.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	3	1 271	-	-	3	1 271	-	-	19 600
” Norge til Vicekon- sulsstationerne	4	1 666	-	-	4	1 666	-	-	-
” Sverige til Hovedsta- tionen	1	993	-	-	1	993	-	-	-
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne	3	1 888	-	-	3	1 888	-	-	22 000
” andre Lande til Hoved- stationen	22	13 137	1	505	23	13 642	-	-	19 600
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	38	21 457	-	-	38	21 457	-	-	53 500
Ialt	71	40 412	1	505	72	40 917	64	35 511	142 500
II. Afgaaede:									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	15	8 579	13	7 522	28	16 101	-	-	-
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	26	15 305	18	8 901	44	24 206	-	-	-
Ialt	41	23 884	31	16 423	72	40 307	63	36 705	

Erlagte Konsulatsafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen frcs. 1 189.55, ved Vicekonsulsst. frcs. 1 819.95, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 909.97. Af svenske Skibe ved Hovedst. frcs. 448.70, ved Vicekonsulsst. frcs. 684.80, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 342.40. Ialt tilfaldt Konsulen frcs. 2 890.62. Expeditionsafgifter af norske Exp. frcs. 220.70, svenske 114.20, fælles 95.

Aarsberetning dateret 12 Juli 1894.

Den norske Skibsfart tiltog i 1893, sammenholdt med 1892, med 13 Skibe og 3 920 Ton. Derimod gik den svenske Skibsfart tilbage med 30 Skibe, grundet paa det af den franske Regjering udstedt Dekret, hvorved det definitivt blev forbudt fremmede Magter at drive Kystfart mellem Algeriet og Frankrige.

Fra Norge ankom til Distriktet 7 norske Skibe dr. 2 937 Ton mod i 1892 11 dr. 4 193 Ton. Af de ialt ankomne 73 norske Skibe kom til Alger 27, Oran 20, Philippeville 7, Bone 3, La Goulette 7, Sousse 5 og Sfax 3.

Af de ankomne norske og svenske Skibe hidførte 2 Dampskibe og 6 Seilskibe Trælast fra Sverige. De øvrige Dampskibe var for største Delen maanedsbefragtede fra nordfranske og Middelhavshavne.

Udfragter erholdt 52 Dampskibe og 3 Seilskibe. 2 Damp- og 1 Seilskib afgik med Ladning af Korkbark til Sverige. De øvrige gik fordetmeste i Maanedsbefragtning med Vin og Stykgods.

Træfragterne til Alger fra Hernøsand, Sundsvall og Søderhamn var 63 à 59 frcs. pr. Std.

Isfragterne fra Christiania var for Seilskibe frcs. 17—21 pr. Ton og for Dampskibe 25 frcs. pr. Ton.

Fra norske Skibe afmønstredes 6 Mand. Ingen Rømning anmeldtes.

Hele Skibsfarten paa Alger udgjorde:

	1893.		1892.	
	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.
franske Skibe med Ladning . . .	1 867	1 239 852	2 073	1 345 153
fremmede do. — . . .	1 044	526 286	990	507 453
alle Nationers Ballast . . .	475	264 441	573	336 414

Blandt de fremmede Skibe indtager de engelske første Plads, derefter de spanske, og som No. 3 de norske og svenske.

Værdien af hele Importen til Alger var i 1893 frcs. 54 944 163 mod i 1892 frcs. 63 437 284 og Exporten frcs. 44 213 270 mod i 1892 frcs. 43 776 124.

Blandt Artikler, der er indført til Algeriet maa nævnes:

		1892.	1893.
Fisk	Kg.	1 892 615	1 472 716
Træ, firkantet Virke	1 000	16 850	15 956
— saget	—	27 942	28 485
— til Brolægning	—	—	752 925
Øl	Liter	1 513 593	1 532 361
Papir	Kg.	4 164 457	4 843 520
Maskiner	—	4 274 925	2 836 148
Metalarbejder	—	11 227 475	11 731 590

Hele Trælastudførselen til Algeriet i 1893 var efter Toldvæsenets Opgave:

		Frank- rige.	Sverige.	Norge.	Øster- rige.	Rumæ- nien.	andre Lande.
rundt Virke	1 000 Kg.	313	653	794	—	—	42
firkantet og saget Vare afeller over 80 mm.							
Tykkelse	—	5 679	1 600	—	1 058	217	1 185
Saget Vare af 80—35 m. m. Tykkelse	—	1 616	7 575	1 646	581	1 207	1 919
Saget Vare under 35 m. m. Tykkelse	—	2 080	—	460	3 726	1 362	350

Direkte fra Norge ankom med Trælast til Bone 1 norsk Skib dr. 378 Ton og til Sfax 1 dr. 350 Ton.

Fra Algeriet udførtes især følgende Varer:

		1892.	1893.
Alfa	Kg.	83 555 544	68 967 198
Crin végétal	—	21 699 832	21 342 110
Korkebark	—	10 654 433	10 308 207
Vin	Liter	283 491 549	183 648 012
Jern	100 Kg.	3 894 670	2 740 039

Af Toldstatistiken fremgaar kun den direkte Indførsel fra de forenede Riger.

Fra Norge indførtes 794 Ton rundt Virke og 21 061 saget Vare, 2 256 Ton Grubestolper, 57 814 Kg. høvlede Gulvbord, 2 700 000 Kg. Is og 200 Kg. Tønder.

Exporten fra Algeriet til Norge var 78 Kg. Cigaretter.

Nogle mindre Partier Olivenolie, Vin, Oranger og Alfa tør være indført til de forenede Riger.

Vinhøsten var i 1793 særdeles rig og god, men fandt ikke saadan Afsætning, som den fortjente, da Frankrige, som er Algeriets fornemste Exportsted for denne Vare, samme Aar havde en særdeles rig og god Vinhøst.

Agerbruget, der udgjør Landets Hovednæring, gennemgaar her som paa de fleste Steder i Verden en tung Krise, der er endnu føleligere i Algeriet af Mangel paa nødvendig Kapital.

Havnearbejderne fortsættes i Alger, idet man gjør Indløbet smalere ved at forlænge Bølgebryderne. Et Forslag om at bygge endnu en Havn i Mustapha Bugten er undergivet Prøvelse af Vedkommende.

Større Havnebygninger er udført paa flere Steder i Algeriet, især i Awzew og Mastaganem.

Forsøg med Brolægning af Træ fra Skovene i Callo synes ikke at have givet saadanne Resultater, at man turde fortsætte dermed, men man vil blive nødt til at anvende vort Træ.

Antallet af Skibe, der anløber Algier for at tage Kul og proviantere, tiltager stadigt, som det fremgaar af følgende Tabel:

Aar.	Antal Skibe.	Antal Ton indtagne Kul.
1883	72	8 115
1887	101	27 754
1890	262	61 185
1892	691	113 691
1893	1 085	189 200

Alle Formaliteter, som paa mindste Maade kunde hindre en hurtig Expedition, er nu bortryddet. Særskilt Plads er reserveret for disse Skibe ved Holmen Aldjefna, hvor de har at ankre i passende Afstand og fastgjøre agterud ved Batteriet, saa at de ved Afgang har Havneaabningen ret forud. Ogsaa Karantæneforanstaltninger og Lægebesigtelse besørges hurtigt.

Vand koster 3 frcs. pr. 1 000 Liter leveret om Dagen og 4 frcs. ved Nattetid.

Tunisien. Antallet af Skibe, der besøgte Tunisien i 1893 var, iberegnet Kystfarten 9 171 dr. 1 828 998 Ton mod 9 442 i 1892 og 8 709 i 1891.

Deraf var:

1 479 franske	dr. 1 026 685	Ton
1 667 italienske	-	610 139 —
139 engelske	-	86 368 —
5 748 tunesiske	-	34 740 —
19 danske	-	20 273 —
17 belgiske	-	14 157 —
30 østerrigs-ungarske	-	12 476 —

og som No. 8 i Drægtighed 25 norske og svenske dr. 11 163 Ton, hvorefter følger græske, tyrkiske, russiske, hollandske.

Af de ankomne norske og svenske Skibe var 17 Damp- og 8 Seilskibe. Af disse ankom til:

Goulette Tunis	13 dr. 5 291	Ton
Sousse	5 - 2 660	—
Bizerte	4 - 1 257	—
Sfax	3 - 2 319	—

Hele Importen til Tunisien var i 1893 frcs. 38 383 232 i Værdi, hvoraf fra Norge og Sverige for frcs. 433 356, fra Frankrige og Algeriet for frcs. 23 338 747, England og Malta for frcs. 5 220 079, Italien for frcs. 4 111 842, Rusland for frcs. 1 904 978, Østerige for frcs. 1 246 602, Belgien for frcs. 998 116, Tripolis for frcs. 757 762.

Exporten var i 1893 af Værdi frcs. 29 685 323, hvoraf til Frankrige og Algeriet frcs. 19 413 720, Italien frcs. 4 540 290, England og Malta frcs. 3 078 449, Tripolis frcs. 677 107, Belgien frcs. 465 824. Andre Lande, (hvoriblandt de forenede Riger for kun frcs. 1 957), frcs. 1 509 933.

Exporten fra Tunisien i 1893 er 35 pCt. mindre end i 1892, hvilket især beror paa, at Høsten af Korn og Oliven var under middels.

Paa Havnen i Bizerte arbeides fremdeles, og den antages at ville blive færdig i 1895.

Forslag er opgjort til Kaibygninger i Tunis og Havneanlæg i Sousse og Sfax.

Jernbanen mellem Tunis og Bizerte bliver færdig før Udgangen af 1894.

Helbredstilstanden har i Aaret været god.

J. A. Nordstrøm.

Washington.

Skrivelse dateret 31 August 1894.

Den af Kongressen sluttelig antagne nye Tarif fik Lovskraft om Morgen den 28 ds. uden Præsidentens Sanktion eller Underskrift; 10 Dage vare nemlig da forløbne siden dens Antagelse af Kongressen, og ifølge Forfatningen bliver en Kongresbeslutning Lov, saafremt Præsidenten ikke inden nævnte Tidsrum har gjort Brug af sin Sanktionsret eller af sit Veto.

Den nu i Kraft traadte Tarif maa fremdeles betegnes som særdeles protektionistisk; men der er dog foretaget saa betydelige Reduktioner i de ved Tarifen af 1890 bestemte, ofte overdrevne, Satser, at det maaske kan siges, at medens de Forenede Staters Toldlovgivning i de sidste 4 Aar har været prohibitiv, er den nu bleven høilig protektionistisk.

Den vigtigste Forandring, der er foretagen i den nye Tarif, angaar Uld og Uldvarer; raa Uld er bleven aldeles toldfri (Art. 685), og Satserne for Garn, Klæde og færdige Klæder reducerede til henholdsvis 30, 40 og 45 % ad valorem (Afd. K). En anden vigtig Reduktion er gjort i Tolden paa Stentøi og Glas (Afd. B); Satserne er nu 30 à 35 % a. v. mod de tidligere 55 à 60 %. Et for den amerikanske Industri vigtigt Spørgsmaal er Tolden paa Jernblik, der ved den sidst gjældende Tarif var bleven forhøiet fra 35 til 78 %; den er nu sat ned til 42 %. En Sats, der ogsaa i høi Grad har sysselsat den offentlige Mening hertillands, var Tolden paa de saakaldte Perleknapper; den udgjorde i Gjennemsnit 143 % og gik i visse Tilfælde og til 1000 %, men er nu reduceret til 84 %. Tolden paa de fleste Apothekervarer er bleven nedsat, ligesom paa Bomulds- og Læderartikler.

Tolden paa Kunstsager, der ogsaa har været Gjenstand for saa megen Omtale, er endelig bleven ophævet, og Malerier og Billedhugerarbejder ere nu toldfrie (Art. 575).

Naar der spørges om den nye Tarifs Forhold specielt til Varer, der indføres til de Forenede Stater fra Norge, da bør det først bemærkes, at Trælast er bleven overført til den saakaldte „free list“ og altsaa er bleven toldfri; ifølge Art. 674 er nemlig „Timber, hewn and sawed, and timber used for spars and in building wharves,“ samt ifølge Art. 675 „Timber squared or sided“ nu toldfrit; ligesaa ifølge Art. 675 „sawed boards, plank, deals and other lumher, rough or dressed, except of cedar — — mahogany etc.“

Paa Møbler og forarbejdede Trævarer er Tolden bleven nedsat fra 35 til 25 % (Art. 181).

For Jern og Jernvarers Vedkommende er der ogsaa foretaget betydelige Nedsættelser. Satserne for Tackjern ere saaledes reducerede fra 26 à 40 % til henholdsvis 15 à 24 %, for Stangjern fra omkring 60 % til 30 à 44 % a. v. Jernerts er nedsat fra 43 til 23 %, Staal-skiner fra 58 til 34 % af Værdien (Art. 110, 111, 109½ à 117). Det formenes imidlertid, at disse Nedsættelser for Jernprodukternes Vedkommende ere mere tilsyneladende end af nogen egentlig praktisk Betydning for Importen; de forskjellige Toldsatser ere nemlig formentligt endnu for høie til at der kan blive Tale om nogen virkelig Konkurrence mellem Ulandet og det indenlandske Jernmarked.

For Bord-, Penne- og Barberknive ere Satserne blevne reducerede fra 60 à 90 % til 35 à 45 % a. v. (Art. 138 og 140).

Tolden for konserveret Fisk er i flere Tilfælde bleven nedsat; saaledes udgjør den nu 20 % a. v. for „fish in cans“ (Art. 211) mod 30 % efter den ældre Tarif. Tolden paa Ansjovis og røget og saltet Fisk har derimod ikke undergaaet nogen Forandring.

Betræffende konserveret Kjød er der foretaget en Nedsættelse fra 25 til 20 % a. v. (Art. 225¾), og for Medicintrans Vedkommende fra 29 til 20 % (Art. 28).

Tolden paa al Træmasse er nu ansat til 10 $\frac{0}{0}$ a. v. (Art. 303); den udgjorde tidligere henholdsvis £ 2.50, £ 6 og £ 7 pr. Ton, hvilke Satser formodes at svare til 15 à 11 $\frac{0}{0}$ af Værdien.

Fyrstikker erlægge nu en Told af 20 $\frac{0}{0}$ a. v. (Art. 326); den tidligere Toldsats synes at have modsvaret 34 à 22 $\frac{0}{0}$.

Kaalhoveder, som tidligere erlagde en Told af 3 cents pr. Stykke, ere nu blevne toldfrie (Art. 425).

Bøger, der ere trykte paa andre Sprog end Engelsk, ere ifølge den nye Tarif fremdeles toldfrie.

A. Grip.

Indhold: **Algier** S. 819. — **Archangel** S. 793. — **Washington** S. 822. —

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 20.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1894

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

Indberetning til Indredepartementet fra commercial Stipendiat Jens J. Anderssen om Handelen i Østafrika.

Ved kgl. Resolution af 28de Oktober 1893 blev der naadigst bevilget mig et commercielt Stipendium for at søge indarbejdet en gjensidig direkte Handelsforbindelse mellem Norge og Østafrika med nærliggende større Øer, og har jeg herved den Ære at afgive min ærbødige Indberetning.

Siden min Tilbagekomst til Østafrika fra Indien i Marts d. A. har min Hovedstation været Zanzibar. I Marts og April bereiste jeg det meste af Nordkysten og i Mai en Del af Sydkysten. I September og Oktober agter jeg igjen at tage Sydkysten samt det Indre; man maa nemlig her indrette sig efter Regntiden og andre lokale Omstændigheder.

Som det ærede Departement vil se, omfatter min Beretning denne Gang hovedsagelig Zanzibar, som er Knudepunktet for Øst- og Central-Afrika. Det vil endnu tage mig et Par Maaneder, maaske mere, for at samle det nødvendige Materiel til en fuldstændig Indberetning om mit øvrige Virkefelt, som er temmelig vidtstrakt og indbefatter ikke mindre end 5 europæiske Magters Colonier (Italien, England, Tyskland, Frankrige og Portugal) med endnu flere Administrationer og Statistikker, etc. Hertil kommer de daarlige Kommunikationer, hvilket i høj Grad besværliggjør og sinker mit Arbejde. Da her hverken i Øst- eller Central-Afrika findes nogen norsk-svensk Consul, staar jeg ogsaa uden denne Støtte. Under min Reise paa Nordkysten paadrog jeg mig Malariafeber, som plagede mig de Par første Maaneder. Et andet Uheld for mig var, at netop som jeg skulde begynde min Virksomhed her, gik Rupiekursen pludselig nedover og stod et Par Maaneder saa lavt, som den aldrig før har gjort. Nu begynder den at gaa lidt op, men er dog endnu saa lav, at den vanskeliggjør Forretninger.

Saavidt jeg kan se, vil Norge utvivlsomt finde et godt Marked her, specielt for: Træløst, færdige Huse, Døre, Vinduer og Baade, etc. Conserver (især Fisk, Melk og Smør). Sild. Fisk (tør & salt). Øl etc.

Da norske Exportartikler endnu er ganske ukjendte paa dette Marked, er det meget vanskeligt i en Fart at introducere dem. Jeg anfører her et

karakteriserende Exempel: Engang kom jeg til en af de største Kjøbmænd her for at tilbyde ham norsk Sild og Fisk. Han svarede mig ganske tørt, at han ikke kjendte Norge, og at han altid faar disse Artikler fra Tyskland og England, hvorfra de maatte være bedst! At gjøre baade ham og hans Meningsfæller forstaaeligt, at Norge dog er Hovedkilden, falder mig noget besværligt, men jeg haaber dog ret snart at kunne overbevise dem.

Imidlertid er det en stor Opmuntring, at omtrent alle norske Artikler, jeg har introduceret her, har vundet stor Anerkjendelse og havt Prøveordres tilfølge.

I min næste Indberetning skal jeg udtale mig mere udførligt om hver enkelt Artikkel.

Pakning og Udstyr

er noget, som Norge staar meget tilbage i. Ofte kan en slet Vare med flot Udstyr og Pakning finde meget god Afsætning.

For Export, især til Colonierne, at have Etiketter, Brugsanvisninger, Prislister og Anbefalingskort, etc. affattet paa norsk alene, hvilket meget hyppigt forekommer, er noget, hvormed man helst bør vente, til det norske Sprog bliver et Verdenssprog!

Kasserne, især for Conserver og Øl, maa være solidere end i almindelig Tilfælde er, ligesaa maa de være forsegled med Jerntraad.

Direkte Forbindelse mellem Norge og Afrika

er en absolut nødvendig Betingelse for Norges Export, og jeg skal senere tillade mig at indsende Beretning og Forslag i denne Anledning, men hertil kræves baade Tid og Arbeide, da det maa ledsages af paalidelige Beregninger. Det bliver nok nødvendigt for mig at reise til Sydafrika, maaske ogsaa til Norge, da Correspondance alene bliver noget vidtløftigt og tager for lang Tid.

Alle Dampskibe mellem Vesteuropa og Zanzibar gik før gennem Suez, nu derimod forsøger man at gaa via Kap „Gode Haab“. En 4 000 Tons Kuldamper kom f. Ex. for et Par Maaneder siden hertil fra England via Kap. Den havde brugt ca. 10 Dage mere end gennem Suez, men saa havde den ogsaa spart £ 500.

„Deutsche Ostafrika Linie“ begynder nu at lade sine Skibe gaa vexelvis via Kap og Suez. „Unionlinien“ kommer altid via Kap. Da man i den senere Tid har fundet rige Kulminer baade i Øst- og Sydafrika, vil det selvfølgelig for Fremtiden svare endnu bedre Regning via Kap. Vore større Sæl- og Bottlenosefangere med Hjælpemaskine, der som Regel er oplagt hjemme fra August til Marts, maatte vist i denne Tid kunne komme til Anvendelse i en saadan Fart, men herom tør jeg endnu ikke bestemt udtale mig.

Med Omladning i Hamburg eller London kommer Fragt & Omkostninger paa de fleste norske Varer fra 20 til 70 % af Facturabeløbet, meget faa under 20 %, og et nylig modtaget Parti færdige Pramper fra Hrr. Fürst, Arendal, kom endog op i 376 %. Dette taler for sig selv!

Alle Dampere mellem Europa og Østafrika er Postskibe og saaledes dyrere end almindelige Fragtskibe.

Da de herværende større tyske og engelske Firmaer er betydelige Aktionærer, behersker de selvfølgelig Skibene fuldstændigt. De betragter mig som en farlig Konkurrent og lægger alle mulige Hindringer iveien for mig; jeg taales kun paa den Maade, at jeg maa betale fuld Fragt, medens

de selv faar 20—30 % Moderation. Naar hertil Fragten fra Norge til Hamburg eller London med Speditionsudgifter, saa er Norge temmelig uheldig situeret.

At Forbindelsen med Europa ogsaa er temmelig uregelmæssig, vil man se af den engelske Generalkonsuls Indberetning, som her gjengives:

„It may not be out of place to remark that exporters from Zanzibar labour under a great disadvantage in the irregularity of communication with Europe. With the exception of a very occasional private steamer, which, moreover, is not always in a position to accept extraneous cargo, there are only the three ordinary mail lines by which shipments can be made, the Portuguese mail service to East Africa having now been discontinued for a considerable period. Of these three lines „Messageries Maritimes“ runs monthly, leaving Zanzibar on the 3rd or 4th day of each month, while the boats of the German Eastafrican and of the British India Steamship Companies leave at regular intervals of 4 weeks, and always within a day or two of each other.

It not unfrequently happens, therefore, that all these ships leave Zanzibar at approximately the same time, while for the rest of the month there is no communication with Europe whatever, and shippers have been known to prefer sending their goods by a much longer route via the Cape, rather than wait some weeks for a steamer proceeding directly homewards, with an additional uncertainty as to whether the vessel, if it is one which has called at southern ports on her way to Zanzibar, will not already have taken all the cargo which she is able to carry, and, in the case of the British India Company's steamers, with the added risks of transshipment and delay at Aden“.

Norske Kolonister til Østafrika.

I de Par sidste Aar har adskillige norske indvandret til Østafrika, og i Lamudistriktet arbejder nu ca. 18 norske og svenske Missionærer.

Da jeg for en Tid siden reiste sammen med en tysk Amerikaner, der vilde begynde som Farmer her, fortalte han mig, at flere norske Farmere, dygtige Mænd med lidt Kapital, gjerne vilde forlade Amerika og nedsætte sig i Østafrika. Da det maa ansees som en stor Fordel for den norske Export, at faa Landsmænd hertil som Kolonister, tænker jeg nu at sætte mig i Forbindelse med de ovennævnte Farmere og hjælpe dem efter bedste Evne. I denne Anledning har jeg henvendt mig til de forskjellige Autoriteter i Østafrika, og de har lovet mig al mulig Støtte, især er Mr. Hardinge (engelsk Generalkonsul og Guvernør for britisk Østafrika) samt General Sir Lloyd Mathews (Sultanens Premierminister) meget begejstret for min Plan. De siger f. Ex.: „Vi ser meget gjerne, at Deres Landsmænd kommer hertil, da vi ved, at de er fredelige og gode Kolonister.“

Et lidet Stykke op i Landet er Klimaet saa godt, og Jorden saa frugtbar, at det neppe har sin Lige. En Englænder kalder det i sin Begeistring „det nye Kanaans Land.“

En Tysker har nylig kjøbt ca. 500 Hektar Land for Rs. 100.

Jernbaner.

Der bygges nu en fra Tanga (tysk) til Victoria Nyanza, snart paabegyndes ogsaa en fra Mombasa (engelsk), samt en fra Ibo (portugisisk) til Nyassasøen. Jeg underhandler nu om Leverance af Jernbaneslippers.

Færdige Huse.

Hermed bliver der sandsynligvis meget at gjøre. I Begyndelsen vil der mest blive Tale om transportable og senere, naar Jernbanerne og Veiene bliver færdige, ogsaa stationære, almindelige Laftehuse, da disse falder betydeligt billigere. Jeg citerer her, hvad den tyske Guvernør, Hr. v. Scheele, siger angaaende Husene for Øst-Afrika:

„Es muss auf den inneren Stationen für bessere Wohnungen entschieden mehr geschehen, als es bisher der Fall gewesen ist. Es würde sich empfehlen, solide Häuser dortselbst mit hohen luftigen Räumen aufzuführen, nur leider würden die Kosten dafür sehr hoch sein, da es oft an dem nöthigsten Materiel, Kalk, vielfach auch an Steinen und besonders an Wellblech zum Decken der Dächer fehlt und Alles dieses auf wochenlangen Märschen durch Träger hinaufbefördert werden muss. Ein Anfang ist in dieser Beziehung in dem letzten Jahre bereits dadurch gemacht, dass vielfach die fehlenden Materialien ins Innere transportirt worden sind. Auch hat sich das Gouvernement mehrfach dadurch geholfen, dass es transportable Doeckersche Baracken ins Innere brachte, welche bis zur Verbesserung der Wohnungsverhältnisse den Europäern eine einigermassen gesunde Wohnung gewähren.“

Efterat denne Beretning er skrevet, har jeg havt Audiens hos Guvernøren, og han interesserede sig meget for de norske Huse, specielt for D'Herrer M. Thams & Co.s transportable. Netop nu har jeg fra den engelske Regjering modtaget en Bestilling paa et af disse Huse til Prøve, og dersom denne falder heldigt ud, har Thams & Co. gjort sin Lykke her.

Ligeledes erfarer jeg, at H. H. Sultanen ønsker at modtage mig i Audiens for at bestille en Privatvilla.

Skade kun at Dampskibsfragten er saa dyr, (omtrent 70 % af Husets Værdi), da man ikke vil vente paa et Seilskib!

Pengemarkedet.

Et saa indviklet og sammenblandet Myntsystem som i Østafrika gives der vel neppe nogetsteds, og man kan let forestille sig, hvilken Indflydelse den nuværende daarlige Kurs har paa Forretningslivet.

Hovedmynten Rupie, der oprindeligt var = 2 shillings (pari), er nu kommet ned i 1 sh. 1 d (1 £ (M. T.) = 2 Rs. 2 a, 1 Rupie (Rs.) = 16 Anna, 1 Anna = 4 Pice eller Pesa = 12 Pie).

Den indiske Rupie er altsaa Hovedmynten i Øst-Afrika, fra portugisisk Mozambique Territorium op til den italienske Benadirskyst.

I portugisisk Territorium har den Bogstaverne P. M. overpræget paa Aversen, hvilket kun giver den en nominel Lokalværdi.

For tysk Øst-Afrika har det, „Deutsche Ost-Afrikanische Gesellschaft“ præget en tysk Rupie, men alligevel cirkulerer den indiske der i stor Mængde. I September 1893 kom der fra Guvernøren i tysk Øst-Afrika Forbud mod Indførelse dertil af: Maria Theresia Dollarne eller Reales, saavel som andre Sølvmynter af samme Værdi (Dollars), samt Impl. Br. Africa (Mombasa) Rupier.

For britisk Øst-Afrika har „The Imperial British East-Africa Co.“ ogsaa præget en engelsk Rupie. Af disse er der dog ikke saa mange, og der tales om ganske at inddrage dem.

I det Indre af Afrika kjendes endnu ikke Penge, og der drives kun Tuskhandel. Karavaner maa saaledes altid istedetfor Penge medbringe et stort Forraad af lette, hvide og kulørte Tøier, som Drill, Calico, etc.

I Zanzibar cirkulerer mest den indiske Rupie og delvis den tyske, derimod ubetydeligt engelske. Regjeringen modtager kun den indiske.

Hvad der gjør Pengemarkedet her i Zanzibar saa kompliceret fremfor de andre Steder i Øst-Afrika, er, at her blandt Araberne findes et stort Kvantum Maria Theresia Dollare og gamle Zanzibar Dollare. Det komiske ved hele Sagen er, at omtrent hele Handelen i Øst-Afrika er baseret paa Dollarpriser, og 47 Cent er altid = 1 indisk Rupie, uanseet dennes Kursværdi, medens den virkelige Maria Theresia Dollar varierer i Værdi efter Kursen baade i Øst-Afrika og Arabien.

Saa har man endnu en Plage her, nemlig Kobbermynten Pice (hindost) eller Pesa (swahilisk). Omendskjønt denne ikke har saa stor Magt, saa følger og plager den en akkurat som Myg, og naar man kjøber noget hos en Indfødt og skal have tilbage f. Ex. $\frac{1}{2}$ Rupie, saa faar man Lommen fuld af Pice! Disse Pice varierer ogsaa meget i Kurs efter det lokale Marked (Bazaren). For nogle Maaneder siden var 1 Rupie = 70 Pice og 1 Dollar (M. T.) = 148 Pice, nu derimod er 1 Rs. = 76 Pice og 1 ₤ = 160 Pice.

For et Par Aar siden, da 1 Rs. var = 1 sh. 6 d, klagede man allerede, ifjor kom den ned i 1 sh. 4 d, og da klagede man svært, al Forretning laa nede. Men hvad skal man nu sige, da 1 Rs. snart er = 1 sh. (1 sh. 1 d for Øieblikket). Imidlertid har ogsaa M. T. Dollaren faldt fra Rs. 2—3 fra ifjor i Juni til Rs. 1—12 as—9 pie for Nærværende.

Man har altsaa her et dobbelt Onde at kjæmpe mod. Paa samme Tid, som de lokale Mynter falder i deres relative Værdi til hinanden, gaar ogsaa Hovedmynten, den indiske Rupie, stærkt nedover og staar nu saa lavt, som den aldrig før har gjort!

Netop nu, da flere Jernbaner og Veie skal aabne Øst- og Centralafrika for Civilisationen, gjælder det at faa en Forandring i Myntsystemet. Senere, naar disse ulyksalige Rupier og Dollare trænger frem til det Indre, blir det værre. Der arbeides derfor ogsaa nu svært paa at slaa et Hovedslag og indføre „Goldstandard“, hvilket dog modarbeides af de herværende talrige indiske Handlende, som selvfølgelig holder paa sine Landsmænd, de indiske Rupier!

Rupie-Kursen i Zanzibar.

Januar—Juli 1894.

Demand on London						Demand on London					
1 £ =						1 £ =					
1894.		Rs.	Anna.	Pie.		1894.		Rs.	Anna.	Pie.	
Januar	3die . . .	15	15	6		Februar	21. . . .	17	8	—	
—	10. . . .	16	1	—		—	28. . . .	17	10	—	
—	17. . . .	16	1	—		Marts	7de . . .	17	5	—	
—	24. . . .	16	10	—		—	14. . . .	17	1	—	
—	31. . . .	16	12	—		—	21. . . .	17	5	—	
Februar	7de . . .	16	14	—		—	28. . . .	17	6	—	
—	14. . . .	17	6	—							

Demand on London				Demand on London			
		1 £ =				1 £ =	
1894.		Rs.	Anna. Pie.	1894.		Rs.	Anna. Pie.
April	4de. . . .	17	8 —	Juni	6te. . . .	18	12 —
—	11. . . .	17	10 —	—	13. . . .	18	8 —
—	18. . . .	17	10 —	—	20. . . .	18	7 —
Mai	2den . . .	18	1 —	—	27. . . .	18	10 —
—	9. . . .	18	8 —	Juli	4de . . .	18	11 —
—	16. . . .	18	9 —	—	11. . . .	18	13 —
—	23. . . .	18	15 —	—	18. . . .	18	13 —
—	30. . . .	18	12 —	—	25. . . .	18	12 —
				—	28. . . .	18	4 —

Pari, 10 Rs. = 1 £.

1 Rs. = 16 Anna, 1 Anna = 4 Pice = 12 Pie.

Zanzibar Markedspriser (gjennemsnitlig) for 2det Kvartal 1894.

Gjennemsnittskurs: 1 £ (M. T.) = Kr. 2.13.

A. Exportartikler:

			£
Elfenben: godt, blødt,	70 lbs. og mere pr. Frasila (35 lbs.)		136
— — —	40—70 -	—	127—136
— haardt	70 - og mere	—	98 ¹ / ₂
— —	40—60 -	—	94 ¹ / ₂
— bold	16—20 -	—	144
— —	12—15 -	—	125
— —	10—12 -	—	116
— —	8—10 -	—	96
— escrivelles,			
— blødt	5—7 -	—	61—72
— —	3—4 -	—	46—55
— haardt	5—7 -	—	51—62
— —	3—4 -	—	41—46
— armring (bab cutch):			
— — blødt	30—35 -	—	131 ¹ / ₂
— — —	20—30 -	—	126
— — —	15—20 -	—	116
— — haardt	30—35 -	—	96
— — —	20—30 -	—	95
— — —	15—20 -	—	86—91
— damage (china			
— ivory			26—84
Flodhest-Tænder	4 -	—	23
— —	3 -	—	18
— — under	3 -	—	9—14
— — rette	3 -	—	24

		§
Næshorns-Horn	pr. Frasila (35 lbs.)	23
Vildsvin-Tænder	—	6
Skilpadde-Skal: klar & tyk	pr. lbs.	7 ¹ / ₄
— — - tynd	—	4 ³ / ₄
— sort - tyk	—	4.80
— — - tynd	—	2.30
Huder: Vildt, Store 16—22 lbs.	—	1
— Kvæg — 14—18	—	1
— Gjed	pr. score (20 Stk.) 5	7
— Næshorn	pr. Frasila	5.10
Gummi arab.	—	1 ³ / ₄ —2 ¹ / ₂
Viskelæder: (Indiarubber) Kilwa, tørt I	—	22
— — — med Vand II	—	20
— — — Lindi, tørt I	—	20
— — — med Vand II	—	16
— Dares-Salaam, tørt I	—	21 ¹ / ₄
— — — med Vand II	—	17 ¹ / ₄
— Kwale, tørt I	—	20
— — — med Vand II	—	15 ¹ / ₂
Gummi Copal: fossil, uren, rød, stor Stkr.	—	14 —15 ¹ / ₂
— — — smaa —	—	9 —11 ¹ / ₂
— — — ren stor —	—	22 —23
— — — smaa —	—	17 —20
— fra Træet, hvid, store —	—	9 —11 ¹ / ₂
— — — smaa —	—	4 —5
Tørrede Kokosnødder (Copra)	—	1.10
Sesam-Frø, hvidt	pr. 33 lbs.	1
— blandet (hvidt & sort)	- 35 -	1
— sort	- 37 -	1
Jordnødder	pr. djizla - 180 -	4.80
Mais	- 360 -	2.80
Kaffer-Korn	- 360 -	3.75
Ris, rensed	- 390 -	8 —9
- urensed	- 285 -	4 ¹ / ₂ —5
Kokosnødder, friske,	- 100 Stk.	1
Sirup (treacle)	- Frasila	1.12
— (molasses)	- 20 Tins	17
Sukkerrør	- 20 Stk.	0.25
Peber (Johanna)	- Frasila	6
Tobak: Kilwa (mtalika)	- —	8
— — (mataka)	- —	5 ¹ / ₂
— Shamba (ordinær)	- —	3
— Blade	- —	4
— haschisch	- —	8
Betelnødder (Pebernødder)	- 1 000 Stk.	0.75
— Blade	- 60 Bundter	0.75
Klaret Smør (clarified butter): Barawa	- Frasila	8
— Tanga & Pangani	- —	8 ¹ / ₄
— Indisk	- —	8 ¹ / ₂
Vox, hvidt	- —	9
— sort & gult	- —	8

			§
Lakmus (orseille)	pr. Frasila		1
Bast-Gods: Sække for Nellik, dobb.	- 100 Stk.		14
— Kurve	- 20 -		0 25
— Matter, simple, store	- 20 -		8 1/2
— — fine, smaa	- 20 -		12
Træ fra Fastlandet: Planker, for Døre	- 20 -	7 —	15
— Planker dhows (indf. Skibe)	- 20 -	7 —	12
— rundt (Boritis): 14 Fod lang 4 1/2" diam.rod	- Korja (20 Stk.)		5
— — 14 — 3 1/2" —	- —		4
— — 14 — 3 " —	- —		3
— — 30 — 3 " —	- —		4
Kvæg, Storfæ	- Stk.	15 —	24
Gjed	-	3 —	5
Faar	-	4 —	6
Æsel, wanyamwegi	-	10 —	15
— Muskat	-	25 —	150
Honning	- tin		1 1/2
Kokosnød-Bast (Coir)	- Frasila		0.70
Arrarod	- 45 lbs.		1

B. Importartikler:

			§
Bomuld, raa, ren indisk	pr. Frasila (35 lbs.)		3 1/2
— - drapping Nr. I	—		2 1/2
— - — II	—		1
— hvidt & rødt Garn	pr. Bundt		1
— tøj, amerikansk, original	- 30 Yds.		2.75
Drill: Indisk (gamti)			
8 — 9 1/2 lbs. 30—33 Yds.	- lbs.		0.24
4 1/2 — 7 1/2 - 22—26 -	- -		0.24
Bafta: Fransk	- Stk.		2.40
Engelsk	- -		3.30
Façonet	- -		1 1/4 — 3 1/4
Lawn	- -		0.50 — 1
Kikøys: (ind. Lændklædebon for Mænd):			
ca. 1.80 m. lang og 90 m. bred			
europæisk med Border og Fryndser	- Korja (20 Stk.)	8 —	13
— coulørt	- —	15 —	20
Kanikis: (indf. Kvinders Dragt) ca. 2 m.			
lang og 1.80 m. bred			
europæisk	- —	10 —	12 1/2
Lommetørkæder, coulørte, europ.	- Dusin	0.45 —	0.50
Strømper, tynde, europ.	- —	3 —	5
Skjorter for Negrene	- —	2 1/4 —	3
Jutesække (Gummibags)	- 100	13 —	18
Negerhuer (Fez) røde	- 100	2 —	3
Jern: europ. Staal engelsk	- Frasila	0.95 —	1

			§
Jern: europ. Staal svensk	pr. Frasila	1.20—	1 1/4
galv. Plader	- —		1.50
indført Spiger	- —	2 —	3
Ankere og Kjetting	- —		1.50
Kobbertraad, tyk	- —		8 1/2
— tynd	- —		10 1/2
Messingtraad, tyk	- —		8
— tynd	- —		9 1/2
Zinkbøtter	- —		2
Cement	- Cask.		5 1/4
Salt, indisk	- djezla, 600 lbs.		1
— arabisk	- —		0.75
Petroleum, amerikansk	- case		1.40
— russisk	- —		1.35
Sæbe: tysk	- 20 cases à 18 lbs.		16
engelsk	- — —		17
fransk	- — —		52
amerikansk	- — —		12
Kul	- Ton	21—	22
Camel- & Kofedt	- Frasila		4
Lys, Stearin	- case à 25 lbs.	3 3/4—	4
Fyrstikker	- Gross	0.45—	0.50
Perler	- Frasila	4 —	8
Trælast, uhøvl. (Gran og Furu)	- cub.-meter	29 —	33 1/2
— indisk teakwood	- foot	0.10—	0.12
Færdige Døre, indisk teakwood	- Stk.	12 —	14
— Vinduer —	- —	12 —	16
Ris, indisk	- 170 lbs.	4 1/2—	6 1/2
Mel, europæisk	- cask.	8 1/2—	9
Sukker, candy	- Frasila		3 1/4
— indisk	- —		3 1/4
— Mauritius	- —		2 3/4
— europæisk	- case		3
Peber, sort	- Frasila		3 1/2
Carrypulver	- lbs.		0.16
Løg	- -		0.02
The, China	- -		0.50
— Indisk	- -		0.48
Kaffe, raa	- Frasila	11 —	12
Opium	- lbs.		0.50
Smør, europ.	- case à 100 lbs.	35 —	50
Ost	- case		12 3/4
Sesamolie	- Frasila	3—	3 1/2
Kokosnødolie	- —		3
Tørfisk, arabisk	- lbs.	0.06—	0.10
— europ.	- -		0.18— 0.25
Saltfisk, arabisk	- -		0.08— 0.12
— europ.	- -		0.20— 0.30

Zanzibar. Import 1893.

	Europa.	Amerika.	Asien.	Afrika.	Total.
	Rupie.	Rupie.	Rupie.	Rupie.	Rupie.
Ammunition	3 020	—	30	—	3 050
Bomuld	119 952	—	2 977	6 588	129 517
Bygningsmaterial (Trælast etc.)	14 425	—	3 305	1 991	19 721
Colonialvarer	343 244	15 283	359 479	100 988	848 994
Dadler	—	—	52 364	952	53 316
Diverse	211 096	—	283 500	53 794	548 390
Elfenben	—	—	22 000	2 392 880	2 414 880
Flodhest-Tænder	—	—	—	27 729	27 729
Fugle	—	—	—	506	506
Ghi (hindost. klaret Smør)	—	—	269 689	106 898	376 587
Grønsager	41 197	—	35 757	5 562	82 516
Gummi, Copal	—	—	10	249 624	249 634
Horn (Næshorn)	—	—	—	39 044	39 044
Huder	108	—	2 839	65 354	68 301
Jordnødder	—	—	—	7 197	7 197
Kokosnødder, friske	—	—	—	119 944	119 944
— tørrede (Copra)	—	—	—	529 354	529 359
Palmeolietrænødder (chictichiki)	—	—	—	—	—
Kokostaugværk (Cair)	8 440	—	33 160	23 207	64 807
Korn	1 811	—	886 305	655 155	1 543 271
Kortevare	226 897	1 500	122 246	2 454	365 097
Kryddernellik (Cloves)	—	—	—	2 003 791	2 003 791
Krydderstilke (Stems)	—	—	—	23 020	23 020
Krydderfrø (mother of Cloves)	—	—	—	1 788	1 788
Kul	546 546	—	—	87	546 633
Kvæg & Dyr	—	—	22 171	194 057	216 228
Lakmus (orchilla)	—	—	2 777	102 687	105 464

Maling, Olier & Terpentin	35 477	—	14 919	967	51 363
Mel	43 082	—	144 954	494	188 530
Mineralvande	13 760	—	803	766	15 329
Mowrahfrø	—	—	210	—	210
Mynter	42 500	—	622 973	530 639	1 195 842
Opium	—	—	16 550	19	16 569
Peber, cayenne (chillies)	—	—	15	111 444	111 459
Perler	107 061	—	25 602	3 815	136 478
Petroleum	—	314 528	—	7	314 535
Rav	—	—	900	4 135	5 035
Salt	1 068	—	7 373	282 497	290 938
Sesam	—	—	600	131 664	132 264
Skildpadde	—	—	1 300	45 560	46 807
Skjæl (cowries, etc.)	—	—	75	11 969	12 044
Skydevaaben, etc.	24 041	—	2 039	110	26 190
Spirituosa	72 388	—	4 075	2 210	78 673
Stentøi & Glasvarer	63 512	—	31 664	6 460	101 636
Stykgods	1 174 352	437 608	220 608	48 892	3 863 460
Sække, tomme	576	—	71 402	26 900	98 878
Tobak	83 076	—	16 521	85 296	184 893
Traad, Jern, Messing etc.	85 980	—	1 860	2 980	90 820
Trævarer, forarb.	87 644	—	128 419	68 468	284 531
Tørfisk & Haifinner	133	—	145 573	13 809	159 515
Ved, Brænde	—	—	—	42 026	42 026
Vine	170 922	—	4 211	1 660	176 793
Viskelæder	—	—	—	334 234	334 234
Vogne	590	—	1 705	1 600	3 895
Vox	—	—	40	5 385	5 425
Total for 1893	3 552 898	768 919	5 545 000	8 481 334	18 348 151
— - 1892	3 789 937	777 582	6 559 820	7 837 940	18 965 280
Opgang i 1893	—	—	—	643 394	—
Nedgang i 1893	237 039	8 663	1 014 820	—	617 129

Zanzibar. Export 1893.

	Europa.	Amerika.	Asien.	Afrika.	Total.
	Rs.	Rs.	Rs.	Rs.	Rs.
Ammunition	—	—	180	11 022	11 202
Bomuld	50	—	4 340	3 174	7 564
Bygningsmateriel (Trælast etc.)	—	—	1 550	6 888	8 438
Colonialvarer	2 688	—	23 437	543 051	569 176
Dadler	—	—	36	25 861	25 897
Diverse	26 895	—	36 895	399 973	463 763
Elfenben	647 698	253 717	859 189	9 180	1 769 784
Flodhest-Tænder	12 411	—	21 428	900	34 739
Fugle	—	—	40	67	107
Ghi (hindost. klaret Smør)	—	—	2	133 663	133 665
Grønsager	15	—	1 269	42 766	44 050
Gummi, Copal	159 533	86 697	11 443	2 445	260 118
Horn (Næshorn)	840	35 299	31 712	1 200	33 752
Huder	36 359	—	7 362	4 555	83 575
Jordnødder	445	—	213	4 778	5 436
Kokosnødder, friske	80	—	12 499	10 546	23 125
— tørrede (Copra)	1 351 154	—	19 889	100	1 371 143
Palmeoljetrænødder (chickichiki)	16 535	—	720	31 924	49 179
Kokostaugværk (Coir)	1 848	—	64 474	492 982	559 304
Korn	22	107 971	10 348	145 874	156 244
Kortevarer	945 358	14 158	1 156 155	8 078	2 217 562
Kryddernellik (Cloves)	34 898	—	10 063	—	59 119
— Stilke (Stems)	—	—	1 425	—	1 425
— Frø (mother of cloves)	—	—	—	—	—
Kul	—	—	—	—	—
Kvæg & Dyr	—	—	120	29 630	29 750
Lakmus (orchilla)	179 188	—	—	300	179 488

Maling, Oljer & Terpentin	—	—	37	21 961	21 998
Mel	—	—	235	100 456	100 691
Mineralvande	—	—	—	15 362	15 362
Mowrahfrø	—	—	—	—	—
Mynter	41 965	—	1 100 156	765 613	1 907 734
Opium	—	—	—	836	836
Peber, cayenne (Chillies)	113 074	—	5 440	15 337	133 851
Perler	—	—	500	112 591	113 091
Petroleum	—	—	—	220 641	220 641
Rav	—	—	13 240	—	13 240
Salt	—	—	—	16 818	16 818
Sesam	2 311	—	60 186	13 965	76 462
Skildpadde	41 660	1 700	3 880	81	47 321
Skjæl (cowries, etc.)	33 903	—	12 605	1 166	47 674
Skydevaaben, etc.	200	—	49 282	19 986	69 468
Spirituosa	—	—	475	46 832	47 307
Stentøi & Glasvarer	40	—	452	61 382	61 874
Stykgods	3 602	—	28 982	4 103 223	4 135 807
Sække, tomme	—	—	795	43 848	44 643
Tobak	50	—	1 850	66 982	68 882
Traad, Jern, Messing, etc.	—	—	2 675	71 795	74 470
Trævarer, forarb.	1 865	15 841	8 550	108 313	134 569
Tørfisk & Haifinner	—	—	21 804	34 001	55 882
Ved, Brænde	—	—	40	830	870
Vine	648	—	1 042	93 534	95 224
Viskelæder	411 041	9 650	300	150	421 141
Vogne	—	—	—	2 095	2 095
Vox	1 040	—	5 750	297	7 087
Total for 1893	4 066 416	525 033	3 593 065	7 847 052	16 032 566
— - 1892	3 708 608	1 888 847	2 246 994	6 684 120	14 528 569
Opgang i 1893	358 808	—	1 346 071	1 162 932	1 503 997
Nedgang i 1893	—	1 363 814	—	—	—

Med Hensyn til Import kommer Britisk Indien som No. 1 (Rs. 4 863 603), hovedsagelig Ris og Korn. Den store Nedgang i 1893 har delvis sin Grund i, at Øst-Afrika selv for hvert Aar producerer mere af disse Artikler, og det vil ikke vare saa længe, inden Øst-Afrika selv kan exportere derfra. Som No. 2 kommer Storbritannien med Rs. 1 500 688 og som No. 3 Tyskland med Rs. 1 434 131.

Med Hensyn til Export har Kryddernellik (cloves) steget fra Rs. 1 894 913 i 1892 til Rs. 2 217 562 i 1893 og tørrede Kokosnødder (Copra) fra Rs. 967 611 i 1892 til Rs. 1 371 143 i 1893. Som No. 1 kommer atter her Britisk Indien med Rs. 3 228 153, Storbritannien som No. 2 med Rs. 1 788 889. Som No. 3 kommer Frankrige, der tager det meste af Copraen.

Zanzibar blev erklæret Frihavn fra 1ste Februar 1892, og der er kun Indførselstold paa: Spirituosa, Øl, Tobak, Opium, Hamp og Parfumer. (5 % ad valorem).

Med Hensyn til Transiten for Zanzibar, saa er det umuligt at kontrollere denne, da en stor Mængde Varer omlades direkte fra Damperne i de smaa Kystfarere uden Deklaration.

Oversøisk-gaaende Skibe ankomne til Zanzibar i 1893.

		Britisk.			Fransk.			Tysk.		
		Damp.	Seil.	Tons.	Damp.	Seil.	Tons.	Damp.	Seil.	Tons.
1ste	Kvartal	11	—	10 118	6	—	9 704	9	—	14 369
2det	—	8	1	8 501	7	—	12 043	9	—	14 915
3die	—	14	—	22 208	7	—	12 098	9	—	14 547
4de	—	11	—	17 656	7	—	11 635	10	—	15 694
Total		44	1	58 483	27	—	45 480	37	—	59 525

		Portugisisk.			Amerikansk.			Norsk.		
		Damp.	Seil.	Tons.	Damp.	Seil.	Tons.	Damp.	Seil.	Tons.
1ste	Kvartal	5	—	8 725	—	1	1 176	—	—	—
2det	—	2	—	3 008	—	1	1 102	—	1	336
3die	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2 000
4de	—	—	—	—	—	1	831	—	2	290
Total		7	—	11 733	—	3	3 109	—	5	2 626

		Svensk.			Zanzibar.			Total.		
		Damp.	Seil.	Tons.	Damp.	Seil.	Tons.	Damp.	Seil.	Tons.
1ste	Kvartal	—	1	340	2	—	2 332	33	2	46 764
2det	—	—	—	—	1	—	911	27	3	40 816
3die	—	—	—	—	3	—	3 243	33	1	54 096
4de	—	—	—	—	—	—	—	28	2	46 106
Total		—	1	340	6	—	6 486	121	8	187 782

Kyst-gaaende Skibe ankomne til Zanzibar i 1893.

		Britisk.		Tysk.		Portugisisk.		Zanzibar.		Total.	
		Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
1ste	Kvartal	3	303	30	4 680	2	416	3	602	32	6 001
2det	—	4	338	26	3 783	1	208	5	1 404	37	5 733
3die	—	4	432	26	3 762	—	—	10	2 340	40	6 534
4de	—	5	358	20	2 976	—	—	6	1 401	31	4 738
Total		16	1 431	102	15 201	3	624	24	5 750	146	23 006

Mozambique.

Import.

1891 . . .	Mk. 4 313 094
1892 . . .	- 2 570 303
1893 . . .	- 2 428 664

Importen af portugisiske Varer har ikke steget, uagtet disse, fremfor andre Landes Produkter, nyder den store Begunstigelse af ca. 90 % mindre Indførselsudgifter!

Export.

1891 . . .	Mk. 2 229 875
1892 . . .	- 1 591 034
1893 . . .	- 1 604 509

Heraf var i 1893: 125 000 Sække Jordnødder, 1 000 Sække Gummielast. Resten: Ibenholt, Grenadille, Vox, Skildpadde, Muslinger, etc.

Ankomne Skibe i 1893:

	Portugisisk.	Tysk.	Engelsk.	Fransk.	Italiensk.	Total.
Damp	18	59	31	1	—	109
Seil	—	3	—	1	2	6

Jbo. (Mozambique Territorium).

Import.

	1891. Mk.	1892. Mk.
Zanzibar	167 268	144 708
Storbritanien	18 660	7 528
Britiske Besiddelser	378 340	346 648
Tyskland	39 736	16 468
Tyske Besiddelser	3 868	784
Portugal	8 928	1 092
Portugisiske Besiddelser	163 264	179 392
Frankrige	89 308	19 804
Franske Besiddelser	3 684	—
Nederlandene	27 868	42 652
Belgien	7 924	552
Italien	5 252	13 600
Ægypten	1 396	—
Total	915 496	773 228

De vigtigste Artikler var:

Bomuldsvarer	488 256	462 096
Geværer	39 884	27 472
Krudt	37 124	14 088
Glasperler	22 404	17 900
Cement	5 636	—
Sukker	8 464	7 888
Spirituosa	5 884	4 020

Biscuits	2 056	—
Vine	1 944	2 480
Mineralvande etc.	1 044	—
Spader	636	480

Export:

	1891. Mk	1892. Mk
Zanzibar	277 648	75 708
Storbritannien	144 140	287 852
Britiske Besiddelser	116 600	114 432
Tyskland	92 588	156 240
Tyske Besiddelser	2 324	1 300
Portugal	372	232
Portugisiske Besiddelser	78 032	119 584
Frankrige	90 008	98 468
Franske Besiddelser	9 352	—
Nederlandene	3 216	25 580
Spanien	56 480	—
Italien	2 156	—
Total	872 916	879 496

De vigtigste Artikler var:

Gummi elast	329 280	388 296
Vox	111 744	48 324
Sesamfrø	137 300	100 828
Gummi Copal	39 720	47 844
Orseille	672	180
Elfenben	121 356	127 972
Copra	672	716
Jordnødder	265	534
Colomborødder	52	7 392
Skildpadde	6 488	3 972

I det Haab, at mit Arbeide vil bære gode Frugter, tillader jeg mig at afslutte denne Beretning med en Tak for det mig betroede Hverv.

Zanzibar 30 August 1894.

Indberetning til Indredepartementet fra commercial Stipendiat Richard Erichsen om Handelsforhold i Mexiko,

Siden jeg i Marts Maaned forrige Aar kom hertil Landet har jeg opholdt mig i forskellige Byer, dog hovedsaglig i Monterey i Staten Nuevo Leon. Monterey er i forbigaaende sagt baade i kommercielt og industrielt Henseende den vigtigste By i det nordlige Mexico. Der findes adskillige

store Forretningshuse med betydelige Kapitaler, fornemlig spanske og tyske, medens derimod Amerikanerne synes med faa Undtagelser at have forbeholdt sig den industrielle Virksomhed og de saakaldte „Smelters“, hvor de nedsmelter og raffinerer de forskjellige Mineraler, særlig de sølvholdige, som findes paa mangfoldige Steder i den Del af Landet, men som paa Grund af de mangelfulde Befordringsmidler og de urimelige Jernbanefragter, der for nærværende er omkring tre Gange saa høje som i andre Lande, alene bearbejdes naar de viser sig at være meget righoldige, da det ellers ikke vilde lønne sig paa Grund af de store Omkostninger. Grubevirksomheden drives derfor ikke i saa stor Skala som man skulde kunne tro, thi skjøndt der under det forløbne Halvaar exporteredes for 20 302 000 mexikanske Dollars Sølv (formyntet og uformyntet), saa er det lidet, naar Hensyn tages til den uhyre Masse af Mineraler som findes her. Af Guld exporteredes der under den samme Periode kun for 407 000 mex. Dollars (formyntet og uformyntet), da her deraf desværre findes meget lidet. Dette er netop en af de væsentligste Grunde til at Kursen har stillet sig saadan som den nu er, thi da Mexico hidtil har indført mer end det udfører, og desuden har en ganske betydelig Statsgjæld i Udlandet, hvis Renter, der løber op i mange Millioner Dollars, skal betales aarlig, og de saa hverken for Handelens Vedkommende eller hvad Regjeringen betræffer har andet at betale med end Sølv, der paa mindre end et Aar af forskjellige Grunde har faldt betydelig i Værdi, saa har Følgen været at Kursen her har steget i samme Forhold. Guld forekommer næsten ikke i Cirkulation eller saa lidet, at det er en Sælsynthed at se et Guldmynt, og man betaler derfor en Præmie for disse, der er næsten lige saa høje som Kursen paa Udlandet. Ved min Ankomst hertil var denne 40 %, saa at man for 100 amerikanske Dollars betalte 140 mexikanske, men den almindelige Tro var, at den i det mindste vilde holde sig omkring dette Punkt eller muligvis endog falde noget. Senerehen viste sig imidlertid Aaret at være et stærkt Misvextaar, til den Grad, at man alene af Mais og fra de Forenede Stater indførte 3 600, tre Tusind sex Hundrede, Vognlaste uden at tage i Betragtning det som kom Søveien. Dette høres jo næsten utrolig i et Land, hvor man kan paa visse Steder opnaa lige til fire Høste aarlig af nævnte Kornsort, men Folk er her saa vant til at alene dyrke det nødvendige for deres daglige Behov, at naar der kommer et daarligt Aar saa er de uforberedte og maa da bede Naboen om Hjælp.

Følgen her blev den, at Kursen atter steg paa Grund af at en Masse Penge strømmede ud af Landet for at dække denne nye Gjæld.

Da saa senere den Indiske Regjering vedtog Beslutningen om at stoppe den frie Formyntning af Sølv, hvorved aarlig forbruges omtrent 125 000 Kilogram, og nu endelig de Forenede Staters Regjering for kort Tid siden tilbagekaldte den Shermanske Lov, der forpligtede Regjeringen til et aarligt Opkøb af omtrent 1 500 000 Kilogram Sølv, hvilket forskaffede Mexico et sikkert og nære liggende Marked for dets Sølvproduktion, saa har dette Metal atter faldt i Værdi, og Virkningen har her ladet sig føle ved at Kursen nu er gaaet op i 78 à 80 %.

Jeg tillader mig at give disse Oplysninger, der vil gjøre lettere forstaaelig de vanskelige Forhold hvori Mexico for nærværende befinder sig.

Imidlertid havde jeg, lige fra Begyndelsen af mit Ophold her, og før nogen af disse voldsomme Forandringer indtraf, som man da ikke kunde forudse, begyndt at undersøge hvorvidt her muligvis skulde kunne oparbejdes et Marked for visse norske Produkter, hvorfor jeg tillod mig

at anholde om et kommercielt Stipendium for gennem Reiser (lettere) at gjøre mig personlig bekendt med Forholdene.

Blandt de Artikler der syntes at skulle kunne finde nogen Afsætning her, læstede jeg i Særdeleshed min Opmærksomhed ved følgende; Papirmasse, Papir, Sikkerhedsfyrstikker, Isenkramvarer, Hestekosøm, Spiger, Jerntraad, Tørfisk og muligvis Trælast.

Hvad Papirmasse betræffer, saa er den en af de høist faa Artikler der ikke er belagt med Told; dels derfor at Regjeringen, i den Hensigt at fremme Oplysningen gennem at udsprede Bøger og Tidsskrifter over Landet, har søgt at hæve de Forhindringer som muligvis kunde opstaa ved Mangel paa Papir i Følge dets Kostbarhed, dels derfor at de her paa Lavlandet forekommende almindelige Træslag paa Grund af deres Beskæffenhed vanskelig kan med Fordel benyttes til Fabrikation af den samme, da den falder meget kostbar, og de Fjeldtrakter, hvor der voxer Furu og Gran, er saa utilgængelige, og Befordringsmidler paa Grund af Mangel paa vandrige Elve saa vanskelige, at man alene ved Hjælp af Trækdyr vilde være i Stand til at bringe Tømret ned til de lavere Egne, noget som naturligvis ikke vilde lønne sig her. De indtil Dato eksisterende syv Papirfabrikker indskrænker sig derfor hovedsaglig til at forarbejde simple Papirsorter, hvortil de lettere kan finde Materialer, medens de finere Sorter fornemlig indføres fra Frankrig, Belgien og de Forenede Stater. Fint Papir betaler i Told 30 mex. Dollars pr. 100 Kilos. Imidlertid vilde for Papirmassens Vedkommende som i mange andre Tilfælde de høie Jernbanefragter være en stor Forhindring, og sandsynligvis alene visse Fabrikker paa Grund af deres Beliggenhed med Fordel kunne indføre Papirmasse gennem at opnaa direkte Fragt fra Hamburg eller Liverpool. Som et Exempel kan anføres, at man opnaar direkte Fragt fra Liverpool til Monterey via N. Orleans for omtrent £ 5 pr. Ton paa 1 000 Kilos eller endog mindre (forskjellig alt efter Varernes Klassifikation). Forholdsvis ligesaa billige Priser kan betinges for Mexico City og nogle andre større Byer. Skulde imidlertid Varerne komme over Tampico med partiel Fragt, saa vilde f. Ex. alene Jernbanefragten fra Tampico til Monterey koste 32 mex. Dollars pr. Ton eller omtrent £ 4 efter nuværende Kursforhold, uden at tage i Betragtning Søfragten og andre Omkostninger ved Omladninger, Revision etc. De fleste Jernbanelinier eies her af Amerikanske Selskaber som er subventionerte af den Mexikanske Regjering, men som desuagtet exploiterer Publikum paa en ganske hensynsløs Maade. Disse Forhold stiller store Forhindringer for Handelens Udvikling og Fremme.

Sikkerhedsfyrstikker sælges her fra forskjellige Fabrikker, blandt andre fra den svenske Fabrik „Vulkan“ men alene i den saa kaldte frie Zone (Zona libre), hvormed forstaaes en Strækning paa 40 Kilometer i Bredde langs hele den amerikanske Grændse og hvor fra Udlandet indførte Artikler er næsten toldfrie, da de alene betaler 3 % af den oprindelige Told. Dette Middel vedtoges i det Øiemed at standse det stadig tiltagende Smugleri. Da Regjeringen, uagtet store Opofringer baade af Menneskeliv og Penge, alligevel ikke kunde faa Bugt med Smuglerne, der stundom optraadte i stærke Afdelinger og leverede saa at sige formelige Bataljer, saa vedtoges denne Bestemmelse hvorigennem indførte Varer kan kjøbes næsten lige saa billig paa denne som paa den anden Side af Grænsen og saaledes Smuglerne ikke længre fandt nogen Fortjeneste. I den øvrige Del af Mexico betales derimod en saa høi Told paa Fyrstikker, at Indførselen er umulig. Efter hvad jeg har faaet opgivet sælges de svenske gennem Huse fra New-York.

Af Isenkramvarer fra Udlandet forbruges meget, da Landet selv producerer høist lidet i denne Retning. Hvad Verktøi og finere Varer betræffer saa staa Tyskland og England først paa Listen, medens de i Grubevirksomheden og i Agerbruget nødvendige Redskaber af ethvert Slags hovedsaglig kommer fra de Forenede Stater. I denne senere Branche vilde dog Konkurrencen være omtrent umulig paa Grund af de billige Priser hvortil disse Artikler frembydes, af den store Forskjel i Afstand og dermed følgende Omkostninger. Med de forrige vilde dog Forholdet stille sig anderledes, og blandt de Artikler af hin Slags som her forbruges meget, har jeg i Særdeleshed fæstet mig ved et Slags lange Knive eller snarere Sabler, som her bruges af næsten hver Arbejder, og som selvfølgelig sælges i Massevis. Det er den saakaldte „Machete“, og for at tillade de Herrer Fabrikanter, der muligvis skulde interessere sig for Sagen, at gjøre sig bekendt med den samme, har jeg taget mig den Frihed at tilstille Hr. Direktør Larsen ved Chr. Handelsgymnasium et Exemplar deraf saavelsom en Tegning der fremviser Længde og Form paa to af de Typer, der tilligemed den ovennævnte sælges mest her nu. Denne Machete fabrikeres af Collins & Co. fra Hartford i de Forenede Stater og er den bedste som forekommer i Handelen. Med Tegningen følger Opgave paa Priser i New-York og Fragt fra samme Sted hertil. Jeg tillader mig særlig at fæste Opmærksomheden ved den udmærkede Kvalitet af Staal, som benyttes ved Fabrikationen af disse Knive, hvormed man kan hugge over en Spiger uden at Bladet beskadiges. Machetes af tysk Fabrikation sælges ligeledes her, men de staa under de amerikanske i Kvalitet, hvorfor de ogsaa er billigere. Hvad Pakning betræffer saa bør hver Kasse ikke indeholde mer end to Dusin Knive.

Med Hensyn til Hestekosøm saa er Forbruget desværre ikke af nogen særdeles stor Betydning, paa Grund af at man ikke bruger at sko Heste paa Landet. Imidlertid sælges her dog en Del og i Særdeleshed af Mærket „Globe“ som kommer hertil over Hamburg, hvor de to Numre der mest forbruges, nemlig No. 6 og 7, koster respektive 86 og 77 Mark pr. 100 Kilos. Jeg har ligeledes tilsendt Hr. Direktøren en Prøve af disse, i det Tilfælde at der muligvis skulde existere nogen Forskjel i Formen mellem dem som anvendes her, og de som sælges i Europa.

Af Spiger kommer den her saa kaldte „Punta de Paris“ (Smaaspiger) fra Tyskland og Frankrig saavelsom den af Jerntraad forarbejdede galvaniserede Spiger (Clavo de alambre). Almindelig Maskinspiger af større Dimensioner kommer derimod næsten udelukkende fra de Forenede Stater.

En anden Artikel, der vilde kunne blive af meget stor Betydning, hvis Priserne tillader Konkurrencen med de Forenede Stater, er galvaniseret Jerntraad, hvoraf der forbruges store Kvantiteter til Indhægninger. En Prøve af den samme vil ligeledes kunne sees paa Handelsgymnasiet, og skjøndt der forekommer en anden Sort der alene bærer to Tagge med $2\frac{1}{2}$ Tommes Distance mellem disse, saa er dog den ovenfor nævnte den mest efterspurgte. Den kommer her i Ruller, dannede af to Trækors, hvis Centrum er forenede ved en tyk Stok, hvorpaa Traaden er rullet op. Hver Rulle bør holde 1 500 eng. Fod, og den Størrelse som foretrækkes er omtrent 14 eng. Tommer i Længde fra det ene Kors til det andet. Rullerne kommer her ofte noget større, fra 16 à 17 Tommer, men man har gjort mig opmærksom paa at en Længde af omtr. 14 Tommer vilde være at foretrække. I New York koster denne Traad fra 2.40 à 2.50 (amer) dollars pr. 100 Skaalpund og Fragten fra hint Sted hertil 0.40 (firti) dollars pr. 100 Skaalpund + 5 %.

Tørfisk er en Vare som har et vist Forbrug, skjøndt navnlig for Kystbyernes Vedkommende alene under Vintermaanederne, da den ikke holder sig under den varme Aarstid. Her sælges allerede saadan fra Norge og navnlig synes den af Hr. Chr. Johnsen fra Christiansund præparerede Klipfisk, som sælges gennem Huse fra Hamburg, at have god Akception. Imidlertid er som før nævnt Forbruget her størst under Vinteren.

Hvad Trælast betræffer saa vilde man alene ved et Forsøg i større Skala kunne overbevise sig om hvorvidt Konkurrencen med Amerikanerne vilde være mulig. Spørgsmaalet vilde blive hvilken Fragt man skulde komme til at betale. For færdige Træhuse er her ikke nogen Udsigt for nærværende paa Grund af den høie Told, og jeg frygter for at Sagen vilde stille sig paa lignende Vis hvad Døre og Vinduesrammer betræffer.

Et Forsøg vilde ligeledes kunne gjøres med norskt Øl, skjøndt her nu findes mange Fabrikker i Landet hvis Fabrikata, om end betydelig billigere, dog ikke kan konkurrere, hvad Kvaliteten betræffer, med det amerikanske, tyske og franske som forbruges her.

Under det forløbne Aar har imidlertid intet kunnet udrettes paa Grund af Kursens Ustadighed, da ingen har villet indlade sig paa at gjøre noget Forsøg under saa usikre Forhold. Derfor har ogsaa Importationen fra Europa været forholdsvis ubetydelig, og enhver indskrænker sig til at købe det aller nødvendigste. Imidlertid har man nu her Haab om at Stillingen vil blive bedre næste Aar, og der vilde da muligvis kunne udrettes noget. I ethvert Tilfælde og for at opnaa livlige Forbindelser vilde det imidlertid være nødvendig at, i Lighed med alle de Lande der gjør Forretninger med Mexico, sende Reisende herved med Prøver, thi Mexicaneren kjøber ikke paa anden Maade. For at formindske Udgifterne, da det falder meget kostbart at reise her, vilde en Person kunne representere to eller flere Huse i forskjellige Brancher, for saaledes at fordele Omkostningerne, medens Resultatet vilde blive omtrent det samme for enhver hvad Salget betræffer. Jeg har seet dette System anvendt af Reisende her. Naar man saa først havde seet hvilke Artikler passer her, saa vilde det være klogest at etablere enten i Veracruz eller i Tampico en Generalagentur og holde Lager af de Artikler som sælges mest, for at kunne forsyne Kunderne til enhver Tid, da man ellers vilde have at vente alt for længe, og dette vilde i mange Tilfælde forhindre Salget. Imidlertid maatte en saadan Generalagent kunne disponere over en vis Kapital for at drive en saadan Affære, thi Kunderne betaler ikke ofte strikt Kontant, og i Mellemtiden vilde Agenten have at betale ikke alene en Del Omkostninger, men ogsaa Tolden som løber op i høie Summer. Jeg har seet en Vare betale sex Gange dens Værdi i Told, og som før nævnt er der høist faa Artikler her, som ikke betaler nogen saadan.

Som ovenfor antydet antager jeg at der næste Aar vilde kunne gjøres et Forsøg i den før paa pegede Retning, da Kursen sandsynligvis vil have etableret sig med større Fasthed.

Med Hensyn til de indsendte Prøver saa vil disse sandsynligvis i Løbet af næste Maaned ankomme til Christiania, og hvad de for de samme opgivne Priser betræffer saa er disse de nærværende og er naturligvis underkastede enhver Variation som Produktionen eller andre Omstændigheder maatte forårsage.

Tampico 28 November 1893.

Indhold: Indberetning fra commerciel Stipendiat Jens J. Andersen Side 825. — Indberetning fra commerciel Stipendiat Richard Erichsen Side 840.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 21.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1894

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

Buenos Aires.

Aarsberetning dateret 16 Juli 1894.

Skibsfarten 1893.

Den norske Skibsfarts Bevægelse paa den Argentinske Republik i 1893
stiller sig i Sammenligning med de foregaaende Aar saaledes:

	1892.		1893.		Forøgelse.		Formindskelse	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Ankomne Fartøier:								
Med Ladning	172	93 412	153	96 350	—	2 938	19	—
I Ballast . . .	69	38 550	96	62 533	27	23 983	—	—
Tilsammen	241	131 962	249	158 883	27	26 921	19	—
Afgaaede Fartøier:								
Med Ladning	157	84 521	192	125 514	35	40 993	—	—
I Ballast . . .	77	41 011	74	45 917	—	4 906	3	—
Tilsammen	234	128 532	266	171 431	35	45 899	3	—
Samlet Omf. af den norske Skibsfart . . .	475	257 494	515	330 314	40	72 820	—	—
Bruttofragter:								
Med ankomne Fartøier . .	Kr. 2 339 989		Kr. 2 278 281		Kr. —		Kr. 61 707	
Med afgaaede Fartøier . .	- 1 962 842		- 2 881 556		- 918 714		- —	
Samlet Fragt	Kr. 4 302 831		Kr. 5 159 837		Kr. 857 006		Kr. 61 708	

Foranstaaende Sammenligning mellem den norske Skibsfart paa den
Argentinske Republik i 1892 og 1893 viser, at der er skeet nogen For-
bedring i det forløbne Aar i Sammenligning med det næst foregaaende;

officielt viser det sig, at forholdsvis større Skibe er ankomne med Ladning i det sidste Aar end i 1892. Denne Forbedring i Skibsfarten er en naturlig Følge af, at Importen har tiltaget ikke ubetydeligt samtidig med at Exporten af Hvede gik op til over en Million Tons, den største Hvedeudførsel, Argentina nogensinde har havt.

Til Hovedstationen ankom med Ladning følgende norske Skibe: fra Sverige 1 dr. 875 Tons, fra England 45 dr. 29 915 Tons, fra Frankrige 2 dr. 1 887 Tons, fra Spanien 1 dr. 822 Tons, fra Belgien 2 dr. 1 008 Tons, fra Tydskland 1 dr. 489 Tons, fra Nord-Amerika 51 dr. 35 848 Tons samt fra Brasilien 15 dr. 4 239 Tons. Af Dampskibe ankom 2 dr. 2 784 Tons fra England og 1 dr. 1 132 Tons fra Frankrige. Af de ankomne Fartøier var: 15 lastede med Yerba maté, 43 med Kul, 50 med Trælast, 6 med Stykgods, 2 med Petroleum, 1 med Cement og 1 med Salt.

I Ballast ankom følgende Seilskibe: fra Rio de Janeiro 3 dr. 3 276 Tons, fra Bahia 1 dr. 1 135 Tons, fra Montevideo 7 dr. 3 948 Tons og fra St. Helena 1 dr. 820 Tons.

Med Ladning afgik følgende Seilskibe: til argentinske Havne 1 dr. 876 Tons, til Brasilien 7 dr. 1 894 Tons, til Spanien 1 dr. 447 Tons, til Frankrige 1 dr. 399 Tons, til Belgien 2 dr. 1 553 Tons, til Tydskland 13 dr. 9 538 Tons og til England 62 dr. 47 480 Tons. Af disse var 50 lastede med Hvede, 18 med Quebracho, 8 med Ben og Benaske, 4 med Linfrø, 3 med Kjød og Talg, 3 med saltede Huder, 3 med Mais og 2 med Hø.

I Ballast afgik: til argentinske Havne 44 Seilskibe dr. 26 144 Tons, til Uruguay 4 Do. dr. 1 925 Tons, til Brasilien 2 Do. dr. 473 Tons, til Chile 1 Do. dr. 1 524 Tons, til Kingston 1 Do. dr. 445 Tons, til Barbados 2 Do. dr. 1 355 Tons, til Nord-Amerika 2 Do. dr. 1 448 Tons og til Rangoon 1 Do. dr. 1 143 Tons samt til argentinske Havne 4 Dampskibe dr. 4 819 Tons.

De til Generalkonsulat-Distriktet ankomne Skibe havde en Besætning af ialt 2 910 Mand.

Der paamønstredes ved Hovedstationen paa norske Skibe 141 Nordmænd, 55 Svensker og 87 af andre Nationaliteter.

Der afmønstredes 124 Nordmænd, 34 Svensker og 55 Udlændinger.

Der anmeldtes ved Hovedstationen som rømte fra norske Fartøier: 30 Nordmænd, 17 Svenske og 27 af andre Nationaliteter. Heraf var 10 forhyrede i Norge. De Rømte angaves at have en tilgodehavende Hyre af tilsammen Kr. 1 130.02.

I Rosario rømte 11 Nordmænd, 6 Svenske og 3 af andre Nationaliteter.

Af de ved Hovedstationen i Tidsrummet April til 31 December f. A. paa Seilskibene paa- og afmønstrede norske Sømænd var:

I 16 Aars Alderen	4	I 28 Aars Alderen	8
- 17 — —	4	- 29 — —	6
- 18 — —	10	- 30 — —	10
- 19 — —	14	- 31 — —	6
- 20 — —	18	- 32 — —	8
- 21 — —	12	- 33 — —	2
- 22 — —	36	- 34 — —	6
- 23 — —	10	- 36 — —	2
- 24 — —	18	- 40 — —	2
- 25 — —	12	- 41 — —	2
- 26 — —	22	- 42 — —	2

I 43 Aars Alderen	2	I 49 Aars Alderen	1
- 44 — —	2	- 51 — —	1
- 48 — —	1		

For Dampskibenes Vedkommende har ingen Paa- eller Afmønstring fundet Sted i ovennævnte Tidsrum.

Aarets Hyrer udgjorde for:

1ste Styrmand	Kr. 70—90	2den Styrmand	Kr. 50—60
Tømmermand	- 45—72	Stuert	- 35—72
Baadsmand	- 54	Seilmager	- 50—54
Matros	- 34—54	Jungmand	- 27
Letmatros	- 20—42		

Paa Hospital indlagdes fra norske Skibe 81 Sømænd.

Af opsparede Hyrebeløb er gennem Generalkonsulatet hjemsendt: til Norge af 13 Sømænd $\text{\$}$ Guld 464.62 og $\text{\$}$ Papir 882 (£ 144—12—4) og til Sverige af 7 Sømænd $\text{\$}$ Guld 132.78 og $\text{\$}$ Papir 130 (£ 34—15—11).

Erlagte Konsulatafgifter: af norske Fartøier ved Hovedstationen Kr. 6 441.62 og ved Vicekonsulstationerne Kr. 3 004.97 og af svenske Fartøier ved Hovedstationen Kr. 846.88 og ved Vicekonsulstationerne Kr. 483.30.

I Expeditionsafgifter er erlagt ved Hovedstationen af norske Expeditioner Kr. 2 361 og af svenske Expeditioner Kr. 322.

Der udstedtes 16 Certifikater, 111 Lokalpas, 2 Produktionsbevis. Der optoges 8 Søforklaringer og 2 Forhør, afsagdes 1 Kjendelse samt noteredes 73 Søprotester.

Fragtmarkedet. Paa Grund af de lave Kulfragter fra England viser Totalsummen af Bruttofragterne for ankomne Skibe i 1893 en Formindskelse af Kr. 61 708 i Forhold til det nærmest foregaaende Aar. For afgaaede Skibe udgjorde derimod Bruttofragterne Kr. 2 881 556 eller Kr. 918 714 mere end i 1892, hvilket er en Forøgelse af ca. 47 %.

Fragtmarkedet var ogsaa ret livligt, især i Aarets første Maaneder samt i December, hvortil dog Kornfragterne næsten udelukkende har bidraget.

Kornfragterne tog sin Begyndelse i Slutningen af Januar med 13 sh. fra Boca og 19 sh. fra Floden, men steg snart, saaledes at i Marts erholdtes op til 19 sh. fra Boca og 24 sh. fra Floden. Senere gik de atter ned indtil Slutningen af November, da Befragtninger „to arrive“ for kommende Saison tog sin Begyndelse. Da Hvedehøsten tegnede til at blive overordentlig rig, gik Raterne inden Aarets Udgang atter op til samme Høide som i Marts med livlig Efterspørgsel og stigende Tendens.

Saltede Huder. Fragterne for denne Vare holdt sig som almindeligt kun Aarets første Maaneder og selv da kun for smaa Seilskibe. Raterne holdt sig mellem 22 sh. og 35 sh. fra nedre Havne og forholdsvis fra Floden. De regulære Dampskibslinier optog Alt som afskibedes under Aarets sidste Halvdel.

Tørrede Huder. Fragterne holdt sig som foregaaende Aar. Yderst faa skandinaviske Skibe er blevene befragtede for denne Artikkel, der har været optaget omtrent udelukkende af amerikanske og kanadiske Skibe.

Lumberfragterne er omtrent samtlige blevne sluttede gennem Europa og Staterne. Nogle Befragtninger er efectuerede hersteds à § 11 og § 12 for pitch-pine- Havn og § 7 og § 9 for Spruce- Havnene.

Quebrochsfragterne har varieret i Proportion med det øvrige Marked og har Raterne holdt sig mellem 17 og 23 frcs. fra Buenos Ayres med den almindelige Forskjel fra Flodhavnene.

Høfragterne til Brasilien har ikke været saa høje som det foregaaende Aar, idet neppe over § 4.50 er betalt til Santos og § 4 til Rio de Janeiro. Under den feberfri Tid var Raterne endog nede i § 2.50 til Santos og § 2 til Rio. Som almindeligt afskibedes denne Vare næsten udelukkende fra Rosario. Nogle faa Laster er ogsaa afgaaede til Europa, men vistnok kun i Dampskibe.

Ceder. Flere Ladninger er afskibede til de Forenede Stater. Fragterne har i Almindelighed været stipulerede lump-sum, varierende mellem § 3 og § 5 pr. Registerton.

Benfragterne til Europa har holdt sig mellem 16 sh. og 24 sh. fra Buenos Ayres med almindelig Forskjel fra Rosario. Til Staterne er der betalt § 3 til § 5 fra Boca og § 4 à § 6 fra Floderne. Enkelte lump-sum Befragtninger er ogsaa efectuerede, isærdeleshed fra Rosario, til § 4 à § 6 pr. Registerton.

Benaske er betalt med 13 sh. à 19 sh. fra nedre Havne og i almindeligt Forhold fra øvrige Steder.

Matefragterne fra Brasilien er kuns afsluttede i ringe Mængde her. De sluttes næsten alle i Brasilien. Raterne varierede mellem $\frac{3}{4}$ à $1\frac{1}{4}$ Real pr. Arroba og kun for mindre Skibe.

Af Mel og tørret Kjød til Brasilien er befragtet nogle smaa Skibe til 15 sh. à 25 sh. pr. Ton.

Handelen har i det forløbne Aar til enkelte Tider været lammet paa Grund af de revolutionære Bevægelser, der har omfattet Landets rigeste Provindser.

I Sammenligning med det nærmest foregaaende Aar stiller den udenrigste Handel i 1893 sig saaledes i Henhold til den officielle Statistik:

	1892. \$ Guld.	1893. \$ Guld.	Difference. \$ Guld.
Indførsel:			
Toldpligtige Varer . .	77 068 110	83 509 102	+ 6 440 992
Toldfri — . .	14 320 100	12 596 237	÷ 1 723 843
Guld og Sølv	6 510 798	4 688 638	÷ 1 822 160
	97 899 008	100 793 997	+ 2 894 989
Udførsel:			
Toldpligtige Varer . .	73 846 039	49 071 250	÷ 24 774 789
Toldfri — . .	38 846 909	43 632 584	+ 4 785 675
Guld og Sølv	1 974 477	815 585	÷ 1 158 892
	114 667 425	93 519 419	÷ 21 148 006

Af foranstaaende Tabeller fremgaar, at Indførselen er tiltaget med ca. 2.9 Mill. Pesos Guld, hvorimod Udførselen er aftaget med det enorme Beløb af 21 Mill. Pesos Guld. Imidlertid ansees de officielle Opgaver for feilagtige for Udførselens Vedkommende saavel i Henseende til de udførte Kvanta af Produkter som til den noterede Værdi, der ansees for lavt ansat. Efter extra-officielle Opgaver og Beregninger er Værdien af Udførselen i 1893 ca. 2 Mill. Pesos Guld større i 1893 end i 1892. Efter denne Beregning har saaledes Værdien af Udførselen oversteget Værdien af Indførselen, hvorimod efter de officielle Opgaver Udførselens Værdi er ca. 7 Mill. Pesos Guld mindre end Indførselens. De udførte Kvanta var i 1893 større end i 1892, hvad der har kommet vor Skibsfart ikke lidet tilgode.

Til nærmere Belysning af Indførselen og Udførselen af enkelte Artikler, der kan have Interesse for de forenede Rigers Handel og Fragtfart, hidsættes nogle statistiske Opgaver samt Bemærkninger angaaende den indenlandske Industri og Produktion.

Indførselen i 1893 stiller sig i Sammenligning med 1892 saaledes for de enkelte Grupper af Artikler:

	1892.	1893.	Forøgelse eller Formindskelse.
		Millioner Pesos Guld.	
1. Levende Dyr	0.19	0.20	+ 0.01
2. Fødevarer	12.67	10.72	÷ 1.95
3. Drikkevarer	6.04	8.34	+ 2.30
4. Tobak	0.63	0.40	÷ 0.23
5. Vævede og spundne Varer . . .	30.62	28.05	÷ 2.57
6. Konfektionsvarer	4.30	4.70	+ 0.40
7. Chemiske og pharmaceutiske Stoffe og Produkter	4.03	4.10	+ 0.07
8. Træ og Trævarer	3.71	4.89	+ 1.18
9. Papir og Tilvirkninger deraf . .	2.69	3.13	+ 0.44
10. Læder og Lædervarer	0.62	0.85	+ 0.23
11. Jern og Jernvarer	10.34	13.06	+ 2.72
12. Materialer for industrielle Anlæg, for Jernbaner, Havne etc. . . .	3.55	3.28	÷ 0.27
13. Forskjellige Metaller, raa og for- arbejdede Mursten	1.14	1.56	+ 0.42
14. Fajance, Glas etc.	1.62	2.36	+ 0.74
15. Kul, Koks, Fyrstikker etc. . . .	6.09	6.86	+ 0.77
16. Diverse Varer	2.95	3.85	+ 0.90

Indførselen af levende Dyr var størst for finere Race-Faars Vedkommende.

Fødevarer. Landet har de naturlige Betingelser for at kunne producere omtrent alle mulige til denne Gruppe hørende Artikler. Der mangler dog Kapital og fornemmelig Foretagsomhed. For Tiden udføres væsentlig kun Raastoffe.

Indførselen af Ris er aftaget med 1406 Tons, repræsenterende en Værdi af 128 521 Pesos Guld. Dyrkningen af Ris tiltager aarlig i de nordlige Provindser. Produktionsomkostningerne er kun lidet større end for Hvededyrkning. En middels Høst giver ca. 3 Tons pr. Hektar og Pri-

serne er fra § 75—100 pr. Tons urensset og umalet Ris. Ialt er ca. 1500 Hektarer Land under Risdyrkning.

Sukkerindustrien har i de sidste Aar gjort saadanne Fremskridt, at Landet nu producerer Halvdelen af Sukkerkonsumen. Af Sukker indførtes i 1893 9 961 Tons mod 19 772 Tons i 1892. Der er 54 Sukkermøller, men kun et Rafinaderi. Dette er dog udstyret med de nyeste og fuldkommeste Maskiner, og er istand til at producere ca 20 000 Tons pr. Aar.

Om ikke ret mange Aar tør Sukker blive en vigtig Udførselsartikel. Jordbunden er paa store Strækninger i høi Grad skikket for Dyrkning af Sukkerrøret. For Tiden er kun ca. 36 000 Hektarer under Dyrkning af Sukkerrør, men den for Avlen skikkede Zone udgjør ca 1 580 000 Ha.

Klipfisk. Buenos Aires maa nu siges at være af ikke uvæsentlig Betydning som Marked for Klipfisk. I 1893 indførtes saaledes 14 390 Kasser, — omtrent udelukkende af norsk Oprindelse, — mod 13 900 Kasser i 1882, og 5 000 Kasser i 1890. Der opgives at være indført ca. 11 190 Kasser i de første fem Maaneder af indeværende Aar. Denne betydelige Stigning i Importen tør udelukkende skyldes den i Generalkonsulatets Indberetning af 17 Januar f. A. omhandlede betydelige Toldnedsættelse.

Om Stedets Fordringer til Fisken skal jeg tillade mig at bemærke Følgende: Den maa fremfor alt være fast og hvid. Ved Fugtighed maa der afslaaes fra 25 til 50 %. At den fugtige Fisk — selv om den forøvrigt er god — lider et saa stort Fald i Prisen, skyldes den Omstændighed, at Fisken ikke lettelig lader sig tørre her, idet man hverken har Plads for Tørringen eller Erfaring i at udføre den. Fugtig Fisk maa derfor sælges snarest muligt efter Ankomsten. Om Fisken er mager og ussel har lidet eller intet at sige, naar den kun er hvid og haard. Det konvenerer derfor ikke at sende hid tyk og fed Fisk, der har lettere for at tage Fugtighed til sig end mager. En anden Ulempe ved den fede Fisk er, at Fedtet paa Grund af den Varme, Fisken maatte blive udsat for under Transporten, kommer ud og gjør Fisken slibrig og brunagtig („sudado,” sved). Pakkes Fisken trangt er det klart, at den har let for at blive „sved”. I Løbet af forrige Aar ankom der fra fremstaaende norske Firmaer et Par Partier Fisk, der paa Grund af sin Fedme og sin trange Indpakning var bleven lidt „sved”. Den maatte sælges med 10 à 25 % Afslag paa Grund af sit Udseende, skjønt den var af fortrinlig Kvalitet.

Priserne for Klipfisk var i Januar f. A. § Papir 43.00 pr. Kasse à 45 Kg netto, men gik senere ned til § Papir 28.00 i Slutningen af Marts, holdt sig saa omkring § 32.00 til Juli og August, da der opnaaedes § 38.00. Prisen faldt dog snart ned igjen til § 32.00. I Slutten af Aaret opnaaedes omkring § 30.00. Disse Priser er de lavest erholdte for god Fisk. Enkelte Huse har opnaaet 1 § mere.

Stokfiskpriserne har i hele Aarets Løb varieret mellem § Papir 8—9 pr 10 Kg.

Drikkevarer. Indførselen af Øl var lidt større i 1893 end i 1892, idet den tiltog fra § Guld 8 923 til § Guld 29 362. Sammenholdt med den samlede Konsum var dog Indførselen forsvindende liden. Der produceredes af Landets 74 Bryggerier 12½ Milion Liter Øl, medens der blot indførtes 791 Liter paa Fad og 12 545 Dusin Flasker, omtrent udelukkende tysk Øl.

Noteringerne for indenlandske Ølsorter var den 31 Oktober f. A. følgende:

Bieckert & Co. Ld's Bryggeri.

	\$ Papir.	Efter Guldagio 215 % modsv. £ St.
Pilsen eller Bayersk, paa Fad pr. Liter	0.37	0— 0— 5 $\frac{1}{2}$
— — — — $\frac{1}{4}$ Flasker pr. Dussin	4.50	0— 5— 8
— — — — $\frac{1}{2}$ — — — —	3.80	0— 4— 9 $\frac{1}{2}$
— — — — i Kasser paa 4 Dus. $\frac{1}{1}$ Fl. pr. Kasse	30.00	1—17— 9 $\frac{1}{2}$
— — — — i Kasser paa 5 Dus. $\frac{1}{2}$ Fl. pr. Kasse	33.00	2— 1— 7
Dobbelt Stout, paa Fad, pr. Liter	0.55	0— 0— 8 $\frac{1}{2}$

Quilmes Bryggeri.

Pasteuriseret Øl, paa Flasker, pr. Dus.	5.00	0— 6— 3 $\frac{1}{2}$
— — — i Kasser à 4 Dus. pr. Kasse	32.00	2— 0— 3 $\frac{1}{2}$

Fred. Rothemburger.

Lyst Øl, paa Flasker pr. Dus.	4.20	0— 5— 3 $\frac{1}{2}$
Porter, — — — —	5.50	0— 6— 11 $\frac{1}{2}$
Seidøl, — — — — Liter	0.30	0— 0— 4 $\frac{1}{2}$

Samme Dag var Noteringerne paa tysk Øl følgende:

	\$ Papir.	Efter Agio 215 = £ St.
Löwenbrau, $\frac{48}{1}$ Flasker pr. Kasse	58	3— 9— 2
— — — $\frac{72}{2}$ — — —	58	3—13— 0
München, $\frac{72}{2}$ — — —	52	3— 5— 5
Culmbach, $\frac{72}{2}$ — — —	32	2— 0— 5
Sparembrau, $\frac{48}{1}$ — — —	64	4— 0— 6

For de samme Ølsorter noteredes den 21 Juni 1894:

	\$ Papir.	Efter Agio 285 = £ St.
Löwenbrau, $\frac{48}{1}$ Flasker pr. Kasse	58	2—19—11
— — — $\frac{72}{2}$ — — —	60	3— 2— 0
München, $\frac{72}{2}$ — — —	53	2—14— 9
Culmbach, $\frac{72}{2}$ — — —	32	1—13— 1
Sparembrau, $\frac{48}{1}$ — — —	64	3— 6— 2

Tolden paa Øl var saavel for 1893 som 1894 8 Guld 0.15 pr. Flaske af 0.501 til 1 Liters Indhold.

For Tiden indføres omtrent al den Malt og det Byg, Bryggerierne konsumerer, idet kun de mindre Bryggerier i Provindserne benytter indenlandsk Byg. Af Malt indførtes der i 1893 2 100 Tons; af Byg indførtes 846 Tons.

Alkohol. I 1893 produceredes 37 Millioner Liter Alkohol af 40° Cartier. Alkoholfabrikerne konsumerede væsentlig Mais som Raastof. I de Provindser, hvor Sukkerrøret dyrkes, anvendes ogsaa Sukkersirup, og i de vindyrkende Provindser Druemask fra Vinpresserne.

Trods at den indenlandske Produktion af Drikkevarer aarlig tiltager og Kvaliteten forbedres, har dog den samlede Import i det forløbne Aar tiltaget med en Værdi af ca. 2.3 Mill. Pesos Guld. Heraf falder paa almindelig Bordvin en Merindførsel af 1.7 Mill. Pesos Guld, Mineralvande med 50 000 Pesos Guld, Bitter med 130 000 Pesos Guld, Cognac med 85 000, Genever med 45 000, Champagne og mousserende Vine med 40 000, Vermouth med 50 000, samt Sherry og Portvin med 90 000 Pesos Guld. Indførselen af Spiritus og Likører paa Fad er stegen fra Pesos Guld 10 184 i 1892 til 38 839 i 1893.

Priserne for Alkohol af Mais noteredes den 31 Oktober 1893 saaledes:

almindelig	65--68	cts. pr. Liter efter Agio	215 = 10 d
fin	70--72	- - - - -	215 = 11 d
extra	75--78	- - - - -	215 = 1 sh.

For Tiden noteres 2 à 3 Cts. mere, men da Guldagioen er stegen mere end 50 %, er Priserne følgelig faldt, beregnet efter Guld.

Tolden paa Brændevin paa Fad er $\frac{1}{2}$ Guld 0.15 pr. Liter af til og med 79 % Styrke. Der tillægges $\frac{1}{2}$ Ct. for hver Grad eller Brøkdæl af Grad, der overstiger 79 Grader.

Vævede og spundne Varer. Af Sækkelærred indførtes 17 572 Tons til en Værdi 3 514 394 Pesos Guld, eller 1 773 Tons til Værdi 354 605 Pesos Guld mere end i 1892. Man har ogsaa begyndt at fabrikere denne Artikel her, men den umaadelige Masse, som medgaar til Sække for det exporterede Korn, gjør, at den indenlandske Fabrikation, der maa indføre Raamaterialet, visselig ikke paa lang Tid vil forma at holde Skridt med den Aar for Aar tiltagende Export af Korn og Mel.

Af Bomuldsgarn indførtes ca. 300 000 Kg. og af Uldgarn ca. 30 000 Kg. til en Værdi af resp. 180 000 og 64 000 Pesos Guld eller tilsammen ca. 11 000 Pesos Guld mere end i 1892. Af Bomuldstøier indførtes for ca. 10.4 Mill. Pesos Guld, eller for ca. 5.7 Mill. Pesos Guld mindre end i 1892. Ligesaa aftog Indførselen af halvuldne vævede Tøier med ca. 850 000 Pesos Guld. Indførselen af strikkede Varer tiltog derimod med ca. 320 000 Pesos Guld.

Den textile Industri er endnu i sin Barndom. Der er vistnok ikke faa Fabrikker, men disse kan med Hensyn til Varernes Kvalitet ikke konkurrere med de enropæiske. Hvor Bomuld er Raamaterialet, maa dette indføres, idet Bomuld endnu kun dyrkes i mindre Udstrækning. Linfrøplanten dyrkes der særdeles meget af, men kun for Frøets Skyld; Straaet benyttet til Møbelstop etc.

Færdige Klæder og Konfektionsartikler. Indførselen heraf er tiltaget med ca. 400 000 Pesos Guld. Størst er Forøgelsen, hvad angaar Indførselen af færdige Klæder, Silkelommetørklæder, bløde Filthatte, Haandklæder. Derimod har Indførselen af Strømper aftaget fra 1.64 Mill. Pesos Guld i 1892 til 0.84 Mill. Pesos Guld i 1893.

Træ og Trævarer. Indførselen heraf var i 1893 ca. 1.18 Mill. Pesos Guld større end i 1892. Størst var Forøgelsen af Indførselen af Gran samt af andre uhøvlede Træsorter. Fra Norge indførtes i Aarets Løb intet, hvorimod der fra Sverige indførtes ca. 900 Petbg. Stand.

Fra de Forenede Stater og Canada indførtes

42 Mill. sup. Fod Spruce

33 — — — Whitepine

43 — — — Pitchpine

mod henholdsvis 37, 45 og 41 Mill. sup. Fod i 1892. Markedet holdt sig flaut hele Aaret igjennem. Medens man i Begyndelsen for gode Specifikationer opnaaede indtil \$ 32 Guld pr. 100 $\square$ Meter fortoldet, gik Prisen efterhaanden ned til \$ 30, \$ 28 og tildels ogsaa \$ 27.

Papir. Indførselen af de under denne Gruppe hørende Artikler er i 1893 steget fra 2.7 Mill. Pesos Guld i 1892 til 3.1 Mill. Pesos Guld i 1893. Indførselen af Trykpapir er aftaget. Der gives her én Papirfabrik, der væsentlig beskæftiger sig med Fabrikation af Tryk- og Pakpapir.

Jern og Jernvarer. Der findes kun en Jerngrube i Drift for Tiden.

Af Raajern indførtes 32 915 Tons eller 4 456 Tons mere end i 1892.

Der findes i Buenos Ayres ikke faa Støberier. Den største Del af det Jern, der anvendes til Huse, er støbt her. Alligevel indførtes der ca. 3½ Mill. Tons Jernbjælker og Søiler eller over 2 Mill. Tons mere end i 1892. Anvendelsen af Jern i Bygningskonstruktionerne har ogsaa her tiltaget meget i de senere Aar. Af de Huse, der for Tiden opføres i Hovedstaden, er der ikke mange, der ikke forsynes med Bjælker og Søiler af Jern.

Foruden Støberier gives der ogsaa mange mekaniske Værksteder, hvoraf flere staar paa et særdeles høit Standpunkt.

I Aarets Løb indførtes ildfaste Skabe til en Vægt af 33½ Tons. Denne ringe Indførsel skyldes den Omstændighed, at der her findes 6 Fabriker, der leverer første Sort Skabe.

Indførselen af Komfyrer, Kaminer og Ovne var i 1892 13 927 Kg. og i 1893 24 130 Kg., altsaa blot en Forøgelse af 10 203 Kg. Denne ubetydelige Import maa foruden i Landets Klima ogsaa søges i den indenlandske Produktion, idet der til de tidligere talrige Fabriker for hvert Aar kommer nye.

Agerbrugs-Maskiner og Redskaber. Indførselen heraf stiller sig i de to sidste Aar saaledes:

	En- hed.	Kvantum.		Værdi.		Difference.	
		1892.	1893.	1892.	1893.	Kvantum.	Værdi.
				\$ Guld.	\$ Guld.		\$ Guld.
Ploge . .	Stk.	38 677	16 809	308 438	195 747	÷ 21 868	÷ 112 691
Sigder . .	Kg.	38 060	24 173	19 791	12 569	÷ 13 887	÷ 7 222
Harve . .	—	57 205	41 514	18 223	13 797	÷ 15 691	÷ 4 426
Plogjern	—	284 547	29 350	50 917	25 686	÷ 255 197	÷ 25 231
Saama- skiner .	—	—	—	2 701	16 110	— +	+ 13 409
Slaama- skiner .	Stk.	4 908	9 034	1 087 985	1 390 810	+ 4 126	+ 302 825
Tærsk- maskiner	—	328	338	297 295	344 070	+ 10	+ 46 775
Spader, Hakker etc. . .	—	431 282	374 491	98 694	85 993	÷ 56 791	÷ 12 701

De Revolutioner, Landet i Aarets Løb har gennemgaaet, har i høi Grad besværliggjort Afsætningen af Landbrugsredskaber.

Brændematerialier og Belysningsstoffer. Kul findes i Provindserne San Juan og Mendoza samt i de sydlige Regioner, men hidtil er Udbyttet forsvindende. Parafin er bleven opgaget i Provindserne Jujuy og Mendoza, men Udvindingen deraf har ikke givet noget tilfredsstillende Resultat.

Der er 5 Stearinlysfabriker i Landet, men Indførselen er desuagtet meget betydelig.

Af Voxfyrstikfabriker findes der 9, og Indførselen af Fyrstikker er ubetydelig. Fabrikatet er nogenlunde godt. Der konsumeres aarlig omtrent 200 Millioner Æsker Voxfyrstikker. I det forløbne Aar er der ogsaa anlagt en Fabrik for Træfyrstikker.

Til Belysning af Forskjellen i Indførselen af de til denne Gruppe hørende Artikler i 1892 og 1893 hidsættes følgende Oversigt, udarbejdet efter den officielle Statistik:

	En- hed.	Kvantum.		Værdi.		Difference.	
		1892.	1893.	1892.	1893.	Kvantum.	Værdi.
				\$ Guld.	\$ Guld.		\$ Guld.
Stenkul .	Tons	520 771	583 774	5 207 713	5 837 554	+ 63 003	+ 629 841
Cokes . .	—	1 366	2 614	23 227	44 441	+ 1 248	+ 21 214
Petroleum	Hl.	161 003	184 187	805 017	920 934	+ 23 184	+ 115 917
Lys . . .	Kilo	151 389	190 484	46 715	58 552	+ 39 095	+ 11 837
Voxfyr- stikker .	—	257	2 346	218	1 988	+ 2 089	+ 1 770
Træfyr- stikker .	—	25 502	9 236	12 752	4 617	÷ 16 266	÷ 8 135

Tolden paa Fyrstikker er for nærværende 80 Cts. Guld for Voxfyrstikker og 40 Cts. Guld for Træfyrstikker, alt pr. 10 Kg. og uden Fradrag for Emballage. Med denne Told for Øie og henseet til den store Guldagio og deraf følgende lave Arbejdsmkostninger, bør man ikke forbauses over, at de indenlandske Fyrstikfabriker har formaaet at udelukke al Import af Betydning.

Indførselen af Glasvarer var i 1893 ca. 750 000 Pesos Guld større end i 1892. Der indførtes 500 000 Dusin Flasker. Der findes 6 Glasfabriker. Hidtil har man maattet hente Raamaterialet udenlands. Man har imidlertid nu fundet Sand, ligesom Borsyre og Sodakarbonat kan erholdes til moderate Priser.

Fra den svenske Exportforenings herværende Agent har Generalkonsulatet modtaget nedenstaaende Opgaver over de i Aarets Løb solgte svenske Artikler:

	\$ Papir.
Agerbrugsmaskiner	12 056.72
Meierimaskiner	35 703.37
Hestekosøm	24 699.01
Jern & Staal	7 393.78
Komfyrer og Gryder	1 581.79
Tagpap	207.50
Fyrstikker	365.05
Økser	237.87
Cognac, Punch og Conserver	2 586.95
Møbler	71.20
Porcelæn	1 001.84
Træhuse	2 640.00
Trævarer	61 741.12
Diverse	1 835.92

Tilsammen 152 122.32

Udførselen i 1893 stiller sig i Henhold til den officielle Statistik saaledes i Sammenligning med 1892:

	1892.	1893.	Difference.
	Millioner	Pesos	Guld.
1. Produkter af Kvægavl og Fædrift .	76.2	53.0	÷ 23.2
2. — - Agerbrug	26.7	29.0	+ 2.3
3. — - Industri	4.9	4.7	÷ 0.2
4. — - Skovdrift	1.0	2.3	+ 1.3
5. — - Mineralriget	0.7	0.4	÷ 0.3
6. — - Jagten	0.5	0.8	+ 0.3
7. Dyriske og vegetabiliske Affaldsstofte	1.7	1.6	÷ 0.1
8. Diverse	0.8	0.9	+ 0.1

Betræffende den officielle Statistiks Paalidelighed med Hensyn til Udførselens Værdi henvises til Bemærkninger foran.

Til foranstaaende Tabel skal knyttes følgende Detailbemærkninger:

Udførselen af levende Dyr er i det forløbne Aar tiltaget ikke ubetydeligt. Størst var Udførselen af Hornkvæg med ca. 200 000 Stkr. til en Værdi af ca. 4½ Mill. Pesos Guld. Dernæst kommer Faar med 72 000 Stkr., Muldyr og Æsler med ca. 22 000 Stkr. og Heste med 5 300 Stkr. Svineavlen har endnu været lidet paaagtet.

Af frosne Faar udførtes omtrent samme Mængde som det foregaaende Aar, nemlig ca. 25 000 Tons; derimod er Udførselen af frosset Oksekjød tiltaget fra 290 000 Kg. i 1892 til 2 800 000 Kg. i 1893. Af tørret Kjød udførtes 42 000 Tons mod 45 000 Tons i 1892. Udførselen af Horn og Børster var tilsammen ca. 4 000 Tons eller omtrent som i 1892.

Udførselen af Uld var i 1893 ca. 140 000 Tons.

Med Hensyn til Landets Uldproduktion tør Følgende have Interesse:

Argentinas Faarebestand stammer hovedsagelig fra en Del i det sekstende Aarhundrede fra Peru indførte spanske Faar. I de to følgende Aarhundreder udartede de imidlertid saaledes, at de kun lidet lignede sin Afstamning. Ved dette Aarhundredes Begyndelse forefandtes derfor en

Faarerace af yderst slet Kvalitet saavelsom hvad Kjødridgdom som Uldafkastning betræffer. Der var to Slags: Pampa-Faaret, der nedstammer fra det languldede spanske Bjergfaar, og Criollo-Faaret, der nedstammer fra det spanske Merino-Faar, men fuldstændig degenereret. Først et godt Stykke ind i dette Aarhundrede begyndte man at forbedre Faarebestanden ved Krydsning med importerede Dyr, først med Finuldracer, særlig Rambouillets og Negrettis; i den senere Tid i stor Udstrækning med Languldracer som Lincoln og Leicester. Der antages, at nærværd Halvdelen af den nuværende Faarebestand gennem en eller flere Krydsninger er faldne fra sidstnævnte to Racer. Fornemmelig med Lincoln foregaar for Tiden en saa sterk Krydsning, at der forudses, at der om faa Aar kun vil være lidet tilbage af rene Merinos. En Autoritet paa dette Omraade, H. Gibson, antager, at i Aarene 1888—93 er 50 Millioner Faar forvandlede fra den ene Type til den anden. Af Krydsningerne med Lincoln er fremgaaet en Type, der saavel leverer Uld af udmærket Kvalitet og Vægt som giver et for det europæiske Marked passende Kjød.

Faarene vaskes ikke før Klipningen, hvorfor Ulden sælges uren og med Fedtet paa. Paa Grund af den Mængde Støv, den argentinske Uld indeholder, giver den efter Vaskning kun 35 %, medens den australske giver 56 % og Uld fra Kapkolonien 70 %.

De Farmere, der skjøtter sine Faar vel, kan frembringe en Uld, der hvad Fibrenes Længde, Elasticitet og Finhed angaar, staar paa Høide med Uld fra de fleste Steder. I Almindelighed vises der dog liden Omhu. I sin Helhed staar derfor Argentinas Uld i Kvalitet under den australske.

Den argentinske Uld gaar væsentlig til Tyskland og Frankrige. Fra begge disse Lande sender Fabrikkerne Opkjøbere herved i Saisonen, og Størsteparten af Ulden sælges til disse paa de lokale Markeder. Nogle Producenter, — særlig engelske Estancia-Eiere —, sender sin Uld til Europa for at sælges paa de derværende Markeder.

Betræffende Republikens Antal af Faar og Export af Uld hidsættes følgende fra den fremragende Statistiker M. G. Mulhall's Værk: „Handbook of the River Plate“ hentede Tal:

Aar.	Antal Faar.	Exporteret Uld eng. ℔.	Uld pr. Faar eng. ℔.
1830	2 500 000	6 000 000	2.3
1840	5 000 000	13 000 000	2.6
1850	7 000 000	21 000 000	3.0
1860	14 000 000	45 000 000	3.2
1870	41 000 000	137 000 000	3.3
1880	61 000 000	215 000 000	3.5
1891	78 000 000	310 000 000	4.0

Om den Betydning, Argentina har i Verdensproduktionen af Uld, vil man af følgende, ligeledes fra Mulhalls ovennævnte Værk hentede Opgaver faa et klart Blik.

	Antal Faar.	Uldproduktion, eng. ℔.	Uld pr. Faar eng. ℔.
Europa . . .	197 700 000	860 000 000	4.3
Australia . .	96 600 000	420 000 000	4.4
Forenede Stater	43 500 000	320 000 000	7.2
Argentina . .	78 000 000	510 000 000	4.0
Andre Lande .	27 500 000	120 000 000	4.4

Som det vil sees, er Antallet af Faar betydeligt større i Argentina end i de Forenede Stater, men af de foran omhandlede Grunde er Uld-afkastningen mindre.

Udførselen af Huder og Skind stiller sig for de to sidste Aar saaledes:

	En- hed.	Kvantum.		Værdi \$ Guld.		Difference.	
		1892.	1893.	1892.	1893.	Kvantum	Værdi \$ Guld.
Tørrede Oksehuder	Stk.	2 845 189	3 177 691	6 056 863	5 862 343	+ 232 502	÷ 194 522
Saltede —	—	1 063 611	1 024 795	3 901 454	3 072 860	÷ 43 816	÷ 828 594
Tørrede Hestehuder	—	113 948	136 991	142 278	205 186	+ 22 843	+ 62 908
Saltede —	—	127 442	192 653	380 274	673 936	+ 65 111	+ 293 662
Faareskind, uvaskede	Ton	30 061	25 569	9 618 175	4 158 777	÷ 4 492	+ 5 459 398
Gedeskind	Kg.	907 540	561 869	493 647	392 958	÷ 346 171	÷ 100 689
Kidskind	—	295 783	337 233	593 111	607 019	+ 41 450	÷ 13 908

Af saltede Oksehuder vides til Norge afskibet 4 000 Stkr. Den indenlandske Læderproduktion gaar stadig fremad, og Læder vil visselig med Tiden blive en vigtig Udførselsartikel. I det forløbne Aar udførtes dog endnu blot 4 300 garvede Huder til en Værdi af 25 800 Pesos Guld.

Udførselen af dyriske Affaldsprodukter var følgende:

	En- hed.	Kvantum.		Værdi, \$ Guld.		Difference.	
		1892.	1893.	1892.	1893.	Kvantum.	Værdi, \$ Guld.
Benaske .	Tons	15 914	12 868	198 921	205 895	÷ 3 046	+ 6 914
Ben . . .	—	28 848	31 419	362 828	471 379	+ 2 571	+ 108 551
Klover .	—	1 878	1 868	34 929	42 493	÷ 10	+ 7 573
Guano .	—	1 717	1 059	54 928	33 893	÷ 658	÷ 21 035

Agerbrugsprodukter. For de vigtigste af disse hidsættes en Sammenstilling af Udførselen for de to sidste Aar:

	En- hed.	Kvantum.		Værdi, \$ Guld.		Difference.	
		1892.	1893.	1892.	1893.	Kvantum.	Værdi, \$ Guld.
Hvede . . .	Tons	470 110	1 008 137	14 696 089	23 459 926	+ 538 027	+ 8 763 837
Mais . . .	—	445 935	84 507	8 561 231	1 578 430	÷ 351 428	÷ 6 982 801
Poteter . .	—	10 044	4 725	502 209	236 229	+ 5 319	+ 265 980
Hø . . .	—	39 209	53 523	374 428	638 640	+ 14 314	+ 264 212
Linfrø . .	—	42 987	72 199	2 546 220	2 887 975	+ 29 212	+ 341 755
Mel . . .	—	18 849	37 021	1 024 041	1 318 590	+ 19 072	+ 294 549
Klid . . .	—	22 058	19 906	290 849	243 403	÷ 2 152	÷ 47 446

Som det vil bemærkes, er Udførselen af Hvede i 1893 gaaet op til over en Million Tons. Hvedehøsten 1893—94 har været endnu rigere og antoges at afgive over 1 200 000 Tons til Export. Sidste Aars Høst var dog af mindre god Kvalitet, hvilket sammen med de lave Hvedepriser i Europa og de store Svingninger, Guldpræmien har været Gjenstand for hersteds, har virket lammende paa Udførselen. Der ligger derfor fremdeles ikke ubetydeligt Hvede paa Lager hersteds.

Skovindustrien er endnu ubetydelig. Dog findes store Strækninger, bevoksede med frugtbare Træsarter. I nævneværdig Udstrækning udføres kun Quebracho colorado. Den indeholder 15 å 20 % Taninsyre, hvorfor den benyttes meget til Garvning. Til Bjælker er den udmærket, da den er næsten ubrændbar. Den hovedsagelige Quebracho-Udskibning foregaar over Rosario. I Aarrrts Løb afgik dog ogsaa fra Buenos Ayres 18 norske Seilskibe lastede med Quebracho.

Af andre Træsarter skal kun nævnes Ceder. Af Mangel paa Transportmidler er det dog hidtil ikke meget exploiteret.

Vegetabiliske og animalske Olier. Dyrkningen af Mani for Oleindustrien har i de sidste Aar tiltaget i en fremtrædende Grad og har givet særdeles gode Resultater. Værdien af Mani i Kolonierne varierer fra 8 Papir 1.20 til 1.40 pr. 10 Kg.

Foruden Olie af Mani fabrikeres ogsaa Linolie, Castor- og Roeolie.

Af Olier udførtes i 1892 og 1893:

	Kvantum.		Værdi		Forøgelse.	
	1892.	1893.	1892.	1893.	1892.	1893.
	Kg.	Kg.	\$ Guld.	\$ Guld.	Kg.	\$ Guld.
Animalsk Olie	49 697	68 899	5 989	8 268	19 202	2 279
Linolie	803 663	1 250 534	1 235 534	185 481	432 871	64 932
Rololie	199 828	231 599	29 974	34 730	31 771	4 765
Maniolie	28 496	142 141	4 274	21 322	113 645	17 048

Toldtariffen er siden forrige Aar ikke gennemgaaet nogen gennemgribende Forandringer. For flere Artikler, der er af Interesse for de forenede Riger, er den officielle Værdi, hvoraf Procenttolden beregnes, bleven nedsat. Dette gjælder særlig for Fiskeartikler.

Nedenstaaende hidsættes en Tabel for de vigtigste Artiklers Vedkommende:

	Enhed.	Officiel Værdi.		Toldafgift.			
		1893.	1894.	1893.		1894.	
		\$ Guld.	\$ Guld.	ad val.	specifik \$ Guld.	ad val.	specifik \$ Guld.
Klipfisk	Kg.	0.25	0.15	25 %		25 %	
Stokfisk	—	0.40	0.10	25 "		25 "	
Klipfisk, opskaaren . .	—	0.50	0.25	25 "		25 "	
Sild, røget, paa Fad .	—	0.24	0.20	25 "		25 "	
— — i Daaser .	—	0.40	0.30	25 "		25 "	
Conserveret Fisk i Olie	—	0.50	0.50		0.30		0.30
— Kjød . .	—	0.60	0.60		0.30		0.30

	En- hed.	Officiel Værdi.		Toldafgift.			
		1893.	1894.	1893.		1894.	
		\$ Guld.	\$ Guld.	ad. val.	specifik \$ Guld.	ad. val.	specifik \$ Guld.
Condenseret Melk pr.	Kg.	0.52	0.30	25 %		25 %	
Sardiner i Olie . . .	—	0.30	0.30	25 "		25 "	
Fisk i Lage eller presset	—	0.16	0.15	25 "		25 "	
Fisketran		4 --7	0.20	25 "			0.12
		pr.Dus.	pr. Kg.				
Staal i Barrer . . .	—	0.15	0.12	25 "			0.025
— - Plader . . .	—	0.07	0.07	25 "		25 "	
Jern- & Staaltraad, ind- til No. 13	—	0.05	0.04	5 "		5 "	
Jern- & Staaltraad, gal- vaniseret	—	0.07	0.05		0.05 pr. 10 Kg.	5 "	
Fyrstikker af Vox . .	—	0.85	0.85		0.80 pr. 10 Kg.		0.80 pr. 10 Kg.
— - Træ . . .	—	0.50	0.50		0.40 pr. 10 Kg.		0.40 pr. 10 Kg.
Tjære	—	0.05	0.05	25 "		25 "	
Hesteskosøm	—	0.32	0.30	25 "		25 "	
Ploge	St.	5.50	6.00	5 "		fri	
Whitepine & Spruce	□m.	0.45	0.45	5 "		5 %	
Høvlet Trælast . . .	—	0.50	0.50	25 "		25 "	
Uhøvlet — mindre end 20 mm.	—	0.50	0.50	25 "		25 "	

Guldkursen har i det forløbne Aar gennemsnitlig staaet paa samme Punkt som i 1892. Den midlere Guldpris var i 1892 326 821 Pesos Papir for 100 Pesos Guld og i 1893 322 367 Pesos Papir for 100 Pesos Guld.

Guldprisernes Bevægelse paa Børsen var følgende:

Maaned.	Minimum.	Maximum.	Middels.
Januar	290	318.50	301 223
Februar	305	327.50	315 765
Marts	304	325.50	313 074
April	298	316.50	306 686
Mai	303.50	320.00	313 767
Juni	319.70	349.50	328 260
Juli	319.00	345.00	333 350
August	334.50	359.50	346 450
September	345.50	362.00	352 158
Oktober	312.00	346.00	326 411
November	313.00	330.00	324 371
December	317.50	329.50	325 032

Vexelkurserne har i Aarets Løb været underkastede meget sterke Svingninger. Nedstaaende hidsættes en Oversigt over Noteringerne paa Børsen for Veksler paa England, Tyskland og Frankrige:

M a a n e d.	England 90 D. S.		Tyskland 90 D. S.		Frankrige 90 D. S.	
	Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.	Høiest.	Lavest.
Januar	48 $\frac{1}{2}$	47 $\frac{1}{4}$	4.12	4.06	5.09 $\frac{1}{2}$	5.02 $\frac{1}{2}$
Februar	48 $\frac{3}{4}$	48 $\frac{1}{8}$	4.14	4.08	5.13	5.06
Marts	48 $\frac{1}{4}$	47 $\frac{5}{8}$	4.09 $\frac{1}{2}$	4.05	5.07	5.00 $\frac{1}{2}$
April	47 $\frac{13}{16}$	47 $\frac{9}{16}$	4.06 $\frac{1}{2}$	4.05	5.01 $\frac{1}{2}$	4.99
Mai	48 $\frac{5}{8}$	47 $\frac{1}{2}$	4.06 $\frac{1}{2}$	4.04	5.00 $\frac{1}{2}$	4.98
Juni	47 $\frac{1}{2}$	47 $\frac{1}{4}$	4.05	4.03	4.99 $\frac{1}{2}$	4.96
Juli	47 $\frac{1}{2}$	47 $\frac{3}{16}$	4.04 $\frac{1}{2}$	4.02	4.99	4.95 $\frac{1}{2}$
August	47 $\frac{1}{2}$	47 $\frac{3}{8}$	4.06	4.03 $\frac{1}{2}$	5.00	4.97
September	47 $\frac{5}{8}$	47 $\frac{3}{8}$	4.07	4.04	5.01	4.98
Oktober	47 $\frac{3}{4}$	47 $\frac{5}{8}$	4.07 $\frac{1}{2}$	4.06	5.01 $\frac{1}{2}$	5.00 $\frac{1}{2}$
November	47 $\frac{11}{16}$	47 $\frac{1}{2}$	4.07 $\frac{1}{2}$	4.05	5.02	5.00
December	48	47 $\frac{11}{16}$	4.03	4.06 $\frac{1}{2}$	5.03 $\frac{1}{2}$	5.01

Paa Børsen noteres kun 90 Dage Sigtveksler. Denne Omstændighed har for enkelte Fartøier medført Vanskeligheder med Konsignatøren, idet Fragten i Henhold til Certeparti og Connossement skulde udbetales efter officiel avista-Kurs, en Kurs, der altsaa ikke her er officiel. I de herværende Banker faaes kun a-vista-Veksler og 3 Maaneder Sigt-Veksler paa Europa.

Sluttelig skal medeles en Opgave over de for Tiden gangbare **Lodspenge**. Som i forrige Aars Beretning bemærket, maa Skibsføreren træffe Overenskomst med Lodsen om Lodspengenes Størrelse, idet de i den officielle Tarif anførte Beløb kun gjælder som Maximumssatser i Tilfælde af Tvist. For Tiden betales i Lodspenge sædvanligvis følgende Beløb:

Point Indio eller længere udefra til Buenos Ayres's Rhed fra £ 9 til £ 15. Skibe paa 19 til 21 Fods Dybgaande maa endog betale £ 16 à £ 17. I Ballast ankommende Skibe betaler i Regelen 6—8 £.

Skibe, anløbende Montevideo f. O. og ankommende her betaler £ 8—12 efter Skibets Størrelse og Dybgaande. Fra Montevideo til Buenos Ayres i Ballast er de almindelige Lodspenge £ 8.

Udgaande Lodspenge fra Buenos Ayres til Point Indio er for ballastede Skibe 8 Papir 60 à 70, smaa Skibe ned til 8 Papir 50. For lastede Skibe med et Dybgaande af 15—18 Fod £ 6 à 7. Lastede Skibe til Montevideo med et Dybgaande af 19—21 Fod betaler £ 8—12.

Sundhedstilstanden har i 1893 været gennemgaaende god for hele Landets Vedkommende. Af Cholera og Gulfeber er intet Tilfælde indtruffet i Land, hvorimod der i den varme Tid ankom flere Fartøier med

Gulfeber-Patienter ombord. Paa Grund af de strenge Forholdsregler, der blev truffet mod Sygdommens Forplantelse, gik dog Landet fuldstændig fri af denne Sot.

Børnekopperne har i de senere Aar aftaget betydeligt, hvilket tør tilskrives, at man har faaet Øie for Vaccinationens Betydning. Af andre epidemiske Sygdomme var der spredte Tilfælde af Difterit og Skarlagensfeber. En større Udbredelse havde Tyfusfeber.

Helmer Bryn
konst.

Stettin II*).

Aarsberetning dateret 6 August 1894.

De store Forhaabninger, som sidst i 1892 fæstedes til det kommende Aar, blev desværre skuffet. Fremdeles sporedes Tilbagegang i Resultaterne af Handel og Industri. Uagtet den gode Høst i Tyskland i 1892 og forholdsvis ogsaa gode Udbytte 1893, kom der ikke mere Liv i Markedet. Grundene hertil var flere. Det finansielle Misforhold i Amerika, der ogsaa maatte virke skadeligt paa Forretningerne i Europa, og de tyske Agrariers heftige Angreb paa Børsen, samt en paatænkt Skat paa Børsaffærer frembragte en Usikkerhed, der hemmede Udviklingens Ro. I visse Brancher medførte især den efter de første Skridt til Underhandling om Toldsatser med Rusland udbrudte Toldkrig stor Skade. Den før livlige Forbindelse med Rusland og Finland i Korn og Træ blev for største Delen afbrudt. Rederierne led svært, og ogsaa i Transitforretninger viste sig Toldkrigens skadelige Indflydelse.

Uagtet alle disse Misforhold viser dog Vareudbyttet for Tyskland en god Tilvæxt. Baade Indførsel og Udførsel er mærkbart tiltaget mod 1892. Indførselen steg fra 29 510 til 29 821 og Udførselen fra 19 892 til 21 363 (i 1 000 Tons). De vigtigste Forandringer gjælder følgende Varer (i 1 000 Tons):

	Tilvæxt.	Nedgang.
Indførsel:		
Affald	170	—
Kemikalier	60	—
Jord og Malme	198	—
Stenkul	285	—
Korn	—	298
Træ	—	203
Udførsel:		
Kemikalier	52	—
Jern	79	—
Jord og Malme	154	—
Materialier	205	—
Stenkul	947	—
Sten	—	49

*) Se No. 7 pag. 179.

Importen til Stettin var i 1893 1 608 743 Tons mod i 1892 1 355 937, og Udførselen 631 374 Tons mod 562 988 i 1892.

Korn. Ingen Branche har vel lidt saameget som denne under de ugunstige Forhold. Allerede ved Aarets Begyndelse viste sig daarlige Tegn, da store Mængder Korn her laa lagret, og Amerika paa Grund af to paafølgende rige Høster kunde tilbyde uhyre Forraad. Usikkerheden i Handelstraktaten med Rusland hemmede Foretagsomheden, og da tilsidst Toldkrigen udbrød, standsede med en Gang al Forretningsvirksomhed. Børslivet stagnerede næsten i Aarets sidste Halvpart, og uagtet Korntilførselen fra Rusland var udestængt, faldt dog Priserne mere og mere, da Amerika for at redde sig ud af de derværende finansielle Vanskeligheder maatte kaste Masser af Korn paa Markedet.

Middelpriserne var følgende:

	Hvede.	Rug.	Byg.	Havre.
Januar	153	133	122	134
Februar	151	130	120	136
Marts	148	126	125	138
April	154	131	124	140
Mai	157	143	124	146
Juni	157	143	125	166
Juli	157	141	125	170
August	152	134	125	170
September	145	126	124	160
Oktober	141	122	124	158
November	139	122	120	156
December	139	123	117	153

Priserne beregnet i Mark pr. 1 000 Kg.

Omstændighederne medførte dog, at Indførselen af Korn til Stettin i 1893 blev større end i 1892. Den stærke Tørke, der raadede om Vaaren, bevirkede saa lav Vandstand i Elben, at Skibsladninger af Korn, bestemt til Berlin, maatte tages over Stettin i Stedet for over Hamburg.

Til Stettin indførtes søværts i 1893: Hvede 4 732, Rug 33 382, Havre 18 868, Ærter 7 444, Byg 5 906, Mais 62 637, ialt 132 969 Tons mod i 1892 97 963.

Fra Norge indførtes 1 370 Tons Havre; Intet i 1892.

Fra Stettin udførtes i 1893: Hvede 5 435, Rug 2 477, Byg 7 951 Tons.

Til Norge udførtes 671 Tons Byg.

Mel. Udførselen tiltog betydelig mod i 1892, og var 45 113 Ton. Desuagtet var det økonomiske Udbytte for de herværende Møller mindre tilfredsstillende. Fra Nordrusland kunde ingen Rug faaes, da paa Grund af der udbrudt Hungersnød ingen Lagere fandtes. Kun med største Anstrængelse kunde Stettins Møller konkurrere med Hamburgs og Bremens i Handelen paa Udlandet, da disse paa Grund af billigere Fragt fra Sydrusland kunde sælge til billigere Priser. Den heftige Tørke, der indtraadte om Sommeren, tvang vistnok mange Vandmøller i det Indre af Landet til at ophøre med sin Virksomhed, men da samtidig Dampmøllernes Antal tiltog, blev Fordelen heraf ringe. Priserne var for Hvedemel 00 mellem M. 11 og 9.75, for Rugmel 0/1 mellem M. 10 og 8.25.

Klid. Heraf indførtes søværts til Stettin 25 645 Tons mod 12 085 i 1892. Fra Norge kom 4 273 Tons. Den forøgede Tilførsel er at tilskrive den i Begyndelsen af Aaret raadende Fodermangel. Priserne var temmelig faste til Høsten; for Rugklid noteredes M. 5.50, Hvedeklid M. 5 pr. 50 Kg. Efter Høsten sank den til M. 4.40 for Rugklid og M. 4.25 for Hvedeklid paa Grund af usædvanlig rig Høst af Rug og Poteter. Da nu Priserne paa disse var særdeles lave foretrak mange Landmænd hellere at opfodre end sælge dem til ufordelagtige Priser. Behovet for Klid blev derved betydelig reduceret, hvormed fulgte Nedgang i Prisnoteringerne paa Klid.

Potetes. Fra Stettin udførtes 1 458 Tons, hvoraf til Norge 160 Tons. Priserne var fra Januar til Mai fra M. 30—32.50, steg derpaa ved den indtrædende Tørke, saa at der mellem Juni og August erholdtes M. 55—55, og faldt sluttelig efter den rige Høst til M. 35—27.50. I December var Prisen M. 32.50 pr. 1 000 Kg.

Oliekager. Til Stettin indførtes 16 848 Tons mod 15 909 i 1892. Udførselen var 6 666 Tons. Af den herværende Produktion, især Rapskager, gik $\frac{2}{5}$ til Sverige og Danmark, Resten til det Indre af Tydskland. Priserne var lave uagtet den daarlige Høst hersteds, da Ostindien fik en baade i Kvalitet og Kvantitet udmærket Høst.

Sild. Sjelden har Betingelserne for en større Udvidelse i Sildehandelen været saa gunstige som i 1893. Fiskerierne var i Stand til større Leverancer end i tidligere Aar, ialfald i Skotland, omend ikke saameget i Norge og Holland. De billige Indkjøbspriser paa fersk Vare tillod Salterierne allerede fra Begyndelsen af Sæsonen at bringe det tyske Marked et meget billigt Næringsmiddel. Overflod paa Poteter og den gode Kvalitet af Silden bidrog i høi Grad til at forøge Konsumtionen. Den strenge Kulde, der indtraadte ved Aarets Begyndelse og i omtrent 2 Maaneder umuliggjorde al Tilførsel til Østersøen, var til stor Fordel for Afsætningen af salt Sild, idet Konkurrencen med den ferske svenske Sild udeblev. Regner man til disse gunstige Omstændigheder Befolkningens Forøgelse og de stedse bedre og billigere Kommunikationer, finder man Forklaring til det exemplarløse Opsving, som Sildehandelen gjorde i 1893.

Af Aarsberetningens første Del, hvori findes en Opgave over Importen af Sild fra de forskellige Lande, viser det sig, at Importen i Aaret oversteg det foregaaende Aars med 72 493 Tønder. Afsætningen var endnu større, idet 103 042 Tønder mere end i 1892 fandt Vei over Stettin, og udgjør 50 678 Tdr. norsk, 41 501 Tdr. hollandsk, 7 319 Tdr. svensk og 3 544 Tdr. skotsk Sild.

Omsætningen af norsk Sild var større end i noget andet Aar og bestod af:

	Gammel Fedsild.	Ny Fedsild.	Vaar- og Slosild.
	59 137 Tønder	119 970 Tønder	8 357 Tønder
mod i 1892	37 312 —	90 046 —	9 428 —

Gammel Fedsild. Efterspørgselen efter denne Sildesort var i Januar og Februar, da fersk Sild manglede, temmelig tilfredsstillende, og Beholdningen, som ved Aarets Begyndelse udgjorde 39 089 Tdr., var i Marts, da ny Tilførsel kom, stærkt reduceret. Priserne var lige til ind i Juli underkastet faa Forandringer, og noteredes for K K K M. 20—25, for K K M. 14—19, for K M M. 10—12, for M K M. 8.50—9.

Ny Fødsild. I Juli Maaned ankom de første Sendelser. Rigt Tilbud trykkede Priserne i den første Tid ned til et meget lavt Standpunkt, men paa Grund deraf blev Efterspørgselen livligere og Omsætningen større end i noget andet tidligere Aar. Noteringerne var for K K K i Juli M. 27—28, i August og følgende Maaneder uden nævneværdig Forandring M. 15—17, for K K, i August M. 23—24, for K M. 17—18, for M K M. 13—14. I Begyndelsen af September nedgik Priserne til resp. M. 14—15, 12—13.50, 11.50—12. Senere indtraadte ingen væsentlig Ændring.

Afsætningen af Østlands Slosild indskrænkede sig til kun mindre Kvantiteter. Ved Aarets Begyndelse stod Priserne i M. 15—17, faldt derefter i Februar til M. 13—15, for i de følgende Maaneder, eftersom Forraadene aftog, at stige til M. 18—19. Den første Sending af ny Vare betingede i November M. 17—18, senere M. 14—15.

Angaaende svensk Sild, saa oversteg Tilbudet næsten altid Behovet, og der viste sig derfor kun sjelden livligere Præg i Forretningen. Fulls betaltes i Begyndelsen af Januar med M. 17—19, medium fulls med M. 14—16, ihlen med M. 8—10; senere gik Priserne langsomt tilbage indtil i Juli til resp. M. 14—16, 14—15 og 6—8; under Høstmaanederne betingede fulls M. 11—12. De i September og Oktober ankomne Partier ny Vare fik god Efterspørgsel, og betingedes for fulls M. 20, for medium fulls M. 18, for ihlen M. 13. Stigende Tilførsel medførte siden Nedgang i Priserne. I Slutningen af December noteredes for fulls M. 15—16, for medium fulls M. 14—15.50, for ihlen M. 9—11.

Omsætningen af skotsk Sild var i 1893, 351 155 Tdr. mod 347 594 i 1892. Af gammel Østkystild var Beholdningen ved Aarets Begyndelse saa liden, at den ved Ankomsten af ny Vare uden Vanskelighed lod sig oprømme, crown mixed og crownspents allerede i Februar til resp. M. 15—16 og M. 16—18, crownmatfulls i April til Priser, der dreiede sig mellem M. 20—22. For crownfulls betingedes i Januar, Februar og Marts M. 30—31, i April M. 26—27, i Mai og Juni M. 29—29.50. Ved Ankomsten af ny Vare solgtes de smaa Restoverskud til M. 26—20.

Ny Matjessild fandt i Aarets Løb god Efterspørgsel. Paa Grund af mindre Fangstudbytte holdt Priserne sig høje. Fin stor Castlebay Saltning betaltes med M. 100—120, blandet Størrelse med M. 70—90, Stornovay Saltning med M. 45—65. Det nye Fiske faldt imidlertid særdeles gunstigt ud, og Tilførselen blev saa stor, at Priserne faldt til det laveste Standpunkt. Af Shetlandssild beholdtes for de første Partier for fulls M. 32—50, for Matjes M. 27—30, men Priserne faldt allerede i Juni til resp. M. 25—27 og M. 20—23 for ufortoldet Vare. For Østkyst crownfulls betingedes i Begyndelsen af August M. 25 50—26, for crownmatfulls M. 20. Derefter faldt Prisen for crownfulls til M. 21.50, som var raadende i December. Crownmatfulls sluttede Aaret med M. 21 som Notering efter nogen Stigning i Oktober. Priserne for crownmixed dreiede sig mellem M. 17.50 og 16, for crownspents mellem M. 16.50 og 15. Beholdningen af Sild i Stettin ved Aarets Slutning er meddelt i Aarsrapportens første Del.

Fersk Fisk. Heraf indførtes til Stettin i Aaret 3 983 Tons mod 2 414 i 1892. Næsten hele Importen skrev sig fra Sverige, hvorfra kom ikke mindre end 3 936 Tons mod 2 119 i 1892. Angaaende de forskellige Slags fersk Fisk som blev indført hid, saa indtager fersk Sild den første Plads

med Hensyn til Kvantitet. Den adskilles i strøsaltet og usaltet, hvoraf den førstnævnte kun finder Afsætning hos Røgerierne, hvorimod den usaltede forbruges af Publikum. Priserne var lige for begge Sorter, og der noteredes pr. Kasse à 100 Liter ca. M. 3.90.

Af Jern indførtes i 1893 154 645 Tons mod 135 744 i 1892. Den tyske Jern- og Staalindustri led under Usikkerheden om Fornyelsen af det i Aaret udløbne Valseværksforbund, der for nogle Aar siden dannedes for at hemme den heftige Konkurrencekamp mellem de tyske Jernværker, samt under den russiske Differentialtold og fremforalt ved Overproduktion. Mod Slutningen af første Aarskvartal viste der sig større Liv og fastere Tendents paa Jernmarkedet. Desværre blev denne ikke af lang Varighed. Priserne veg stedse mere. Konkurrencen var for stor, og ikke engang den i England udbrudte store Streik blandt Kulgrubearbejderne, der tvang mange Jernværker dersteds til at ophøre med sin Virksomhed, kunde bringe Priserne op. Handelen med svensk Jern aftager vedvarende, og dette turde, som Forholdene nu er, ogsaa blive Tilfældet næste Aar. Tysklands Jern er nu, efterat Siemens Martins Methode til Jernets Rensning er kommet til Anvendelse, blevet saa godt, at det svenske Jern, især Valsejern, nu ikke længere behøves i Tydskland. Følgen er blevet, at da det tyske Jern nu næsten kan sammenlignes med det svenske og derhos er billigere, Tydskland søger saameget som muligt at undvære al Import af svensk Jern. Over Importen af de forskellige Slags Jern og Malme henvises til Aarsrapportens første Afdeling.

Træ. De herværende Lagere var ved Aarets Begyndelse i det Hele smaa, Kjøbelysten god, og ny Tilførsel maatte ske for at dække Behovet. Flødningen paa Weichsel og dens Bifloder var særlig gunstig, og større Partier bragtes paa Markedet. Blandt Træsarterne indtager især Egetræ den fornemste Plads. I denne Branche var Forretningen livlig. England var villig Kjøber af prima Egeplanker. Priserne holdt sig temmelig høje og faste. Ogsaa sekunda Egeplanker efterspurgtes, men Priserne var ret lave. England og Belgien var Kjøbere af Egetræ, medens Frankrige og Danmark holdt sig borte fra det herværende Marked.

Furutræ fundt god Afsætning. Som Kjøber af denne Vare udeblev England ganske, og dette turde vedblive saalænge „Pitchpine“ holdes saa lavt i Pris. Frankrige kom neppe i Betragtning, da Stettin ei kunde konkurrere med Danzig. Omsætningen til det Indre af Tydskland var hele Aaret livlig. Berlins Behov var om Vaaren ganske betydeligt, men snart indtraadte Mistro til alle Bygningsforetagender, saa at om Høsten al Forretning med Berlin udeblev. Priserne holdt sig meget faste, og selv den forhøiede Indførselstold paa russisk Træ afstedkom ingen væsentlige Forandringer i Noteringerne.

Grantræ nød livlig Efterspørgsel i England, Frankrige og Belgien. Priserne steg om Sommeren med ca. 10 pCt. Hertil bidrog den Omstændighed, at Galizien, Produktionslandet for Stettins Handelsvirke, blot kunde levere en ringe Kvantitet.

Sukker. I de tre sidste Aar produceredes følgende Mængder Sukker:

	1890/91.	1891/92	1892/93.
Tydskland	1 331 965	1 198 156	1 225 331 Tons
Europa	3 710 895	3 501 920	3 428 515 —
Kolonierne	2 554 536	2 852 296	2 635 963 —

Sukkerexporten over Stettin og Svinemünde var:

1891.	1892.	1893.
124 083	97 989	125 239 Tons.

Aaret 1893 var meget vekslede for Sukkerindustrien. I de to første Maaneder var Priserne temmelig faste, men da nu den Mening mere og mere gjorde sig gjældende, at ikke alene Europas, men ogsaa Cubas Høst af Sukkervæxter vilde blive under middels, indtraadte i Marts stor Kjøbelyst og Priserne steg. Ved Aarets Begyndelse noteredes: M. 14.90 for Basis 92 exkl. Sæk pr. 50 Kg. og M. 14.23 for do. 88 do. pr. do. I Marts stod Priserne allerede 2 M. høiere, i April noteredes for Basis 92 M. 18.35, for Basis 88 M. 17.50. Mai for Basis 92 M. 19.35, 88 M. 18.75. Rusland, som stedse før har exporteret Sukker, optraadte nu paa Grund af sin mislykkede Sukkerhøst 1892/93 selv som Kjøber. Den vedvarende Tørke vakte Frygt ogsaa for næste Høst. Følgen blev, at Stigning i Priserne fremdeles fandt Sted, saa at der i Begyndelsen af Juni noteredes for Basis 92 M. 20.25, for Basis 88 M. 19.60. Hermed var Høidepunktet for Aaret naaet.

Den australiske Bankkrach, den amerikanske Sølvkrise, den store engelske Kulgrubearbejderstreik og den russisk-tydske Toldkrig bevirkede nu Reaktion, og Priserne faldt derefter stedse indtil Aarets Slutning, da Noteringerne var som ved Aarets Begyndelse.

Ogsaa i Sukker af den nye Høst viste sig i Begyndelsen livlige Forretninger og Priserne steg, saa at der i Marts noteredes for Basis 88 M. 13.50, i April M. 14—15.25 og i Juni og Juli M. 15.25. Den matte Stemning, som paa denne Tid gjorde sig gjældende for den gamle Høst, overgik ogsaa paa den nye. Priserne veg, saa at i Oktober Noteringen var M. 14. Da derhos indtraf en mod Forventning rigelig Høst af Sukkerbeter, der var særdeles sukkerholdige, og der ligeledes fra Kolonierne indløb gunstige Høstmeddelelser, sank Priserne yderligere. I December betingedes for Basis 88 M. 12.50. Kjøbelysten for raffineret Sukker var i Aarets Begyndelse ret livlig. Kjøberne forsynede sig nu for længere Tid og da Raasukkeret steg i Pris, kunde derfor Priserne paa raffineret Sukker ikke følge med i Forhold. Prisforhøielsen viste kun M. 4, og denne Stigning vilde ikke være indtruffet, hvis ikke Rusland var optraadt som Kjøber.

Tran. Importen af Tran var i 1893 2 612 Tons mod 2 469 i 1892. Siden 1890, da Indførselen var 2 815 Tons, kan intet Aar opvise en saa stor Import som 1893. Fra Norge kom 1 775 Tons, fra Danmark 729 og fra England 64. I Januar noteredes for brun bergensk Levertran M. 20, for brunblank M. 22.50 og for lysblank M. 23. Paa dette Punkt holdt Priserne sig til midt i Februar, da de faldt med resp. M. 1 pr. 50 Kg. I Juni indtraadte for brun bergensk Tran atter en Forhøielse af M. 1, medens Priserne paa brunblank og lysbrun Tran blev uforandret, og siden viste sig indtil Aarets Slutning ingen væsentlige Prisforandringer. Aaret sluttede med M. 18 for brun bergensk Levertran, M. 21 for brunblank og M. 22 for lysblank.

Cement. Denne Affære led her paa Stedet ved Aarets Begyndelse betydeligt ved den heftige Konkurrence, især fra de schlesiske Fabriker. Disse var nemlig paa Grund af den høie Told paa Cement i Rusland udestængt fra det derværende Marked og maatte derfor søge andre Afsætnings-

steder; de kom derved i Konkurrencestrid med de herværende Cementfabriker. I Begyndelsen af 2det Halvaar blev Priserne faste, de fleste Fabrikers Lagere viste sig utilstrækkelige, men efter Udbruddet af Sølvkrisen i Amerika, som hemmede den derværende Handel med Cement, gik Prisforbedringen tabt. Ved den heftige Konkurrencestrid vakte Tanken om ved Dannelse af Foreninger at søge at modarbejde den hensigtsløse Prisnadsættelse. I Schlesien, Mellemtyskland og Hannover lykkedes det at istandbringe saadanne, men i Pommern har alle Underhandlinger været uden Resultat. Priserne paa Cement varierede mellem M. 5 og 7, dels efter Kvalitet, dels efter Markedets Stilling. Den billigste Slags fik størst Af sætning. Fragten til Mellemsverige og Norge var ca. 1 M. pr. Fad à 180 Kg. Til Norge udførtes 3 450 Tons, til Sverige 396 Tons, til Amerikas forenede Stater 14 348 Tons. Stettins hele Udførsel af Cement var 51 950 Tons mod 57 760 Tons i 1892.

Sten. En fremragende Plads i Importen fra Skandinavien indtages af denne Artikel. I 1893 indførtes til Stettin fra Sverige 116 007 Tons, fra Norge 5 841 Tons Sten. Hele Importen af Sten opgik til 127 784 Tons mod 93 088 i 1892. En Forøgelse af ikke mindre end 37 784 Tons har saaledes fundet Sted, og deraf er 31 206 Tons kommet fra Sverige og 1 106 Tons fra Norge. Grunden til denne store Konsumtion er at søge deri, at Berlin næsten udelukkende for visse Behov anvender skandinavisk Sten, der især kommer fra Carlskronas, Carlshamns og Lysekils Distrikter samt fra Idefjorden. Den største Export fra Sverige er af den svenske „tuktade“ Gadesten. Den sorte Granit, som er vanskeligere her at indføre, gaar langsomt, men sikkert, frem.

Kunstige Gjødningsstoffer. I 1893 udviklede sig den herværnde Handel med kunstige Gjødningsstoffer til en uanet Høide. Kun for Benmel var Forholdene noget trykket. Ved den russiske Udførselstold paa Raavarer fordyredes denne for de tyske Fabriker, og det blev dem temmelig vanskeligt at konkurrere med det fra Rusland frit udførte og til Tyskland frit indførte Benmel. Derimod viste Forretningerne for Superfosfat sig under særdeles gunstige Forhold. Kjendskabet til at Fosforsyregjødnings er nødvendig for at holde Jorden i høi Kultur har mere og mere udbredt sig blandt Landmændene. Hvert Aar tiltager Forbruget af kunstige Gjødningsstoffer, og i 1893 tør deraf være anvendt 20 pCt. mere end i 1892. Indførselen til Stettin var 17 245 Tons Superfosfat mod 13 006 Tons i 1892, og 6 279 Tons Benmel med 4 090 Tons i 1892. Exporten tilsøs var 196 Tons Superfosfat og 127 Tons Benmel, som udførtes til Sverige.

Tyttebær. Importen heraf er stedse mere tiltaget. I 1893 indførtes til Stettin 582 Tons mod i 1893 372 Tons. Af stor Vægt er, at Exportørerne emballerer Tyttebærene yderst nøie. Herværende Kjøbere ønsker, at de sendes i todelte Trækasser af følgende Dimensioner: Længde 100 Ctm., Bredde 50 Ctm., Høide 20 Ctm. Laaget bør være af Spiler, forat Luften kan faa frit Spillerum. En saadan Kasse bør holde 100 Liter eller ca. 60 Kg. Priserne var i Sæsonen høiest M. 26, lavest M. 16 pr. 100 Kg. Fragten fra Sverige var ca. M. 1 pr. Kasse.

Rederivæsen. De ugunstige Forhold, hvormed Rederierne i flere Aar har havt at kæmpe, forbedredes heller ikke i 1893, men Rederivæsenet stod paa samme Punkt som i 1892. Den herværende Handelsflaade tiltog med 5 Skibe og 3 081 Reg. Tons.

Colberg. Havnen besøgt af 5 norske Skibe. Fra Norge kom 2 Skibe med Sten. De fornemste Importartikler var Stenkul, Cokes, Superfosfat og Mais. Af Sild indførtes 1 846 Tdr., af Gadesten 133 Tons.

Greifswald. Intet norsk Skib ankom, derimod 3 svenske Dampskibe med fersk Sild.

Rügenwalde. Der ankom 16 norske og svenske Skibe, hvoraf 6 med Granitsten fra Bornholm og 2 med Træmasse fra Norge.

Stolpmünde. Der ankom 3 norske Skibe. Fra Norge ankom 2 Skibe med Sild og Gadesten.

Stralsund. Der ankom 2 norske Seilskibe. Den fornemste Import var 11 145 Tons Stenkul og Cokes, 79 026 Kbm. Træ, 3 615 Tons Sten, 1 018 Tons Tyttebær og 2 136 Tons Linfrø. Udførselen bestod især af Hvede, Rug, Raasukker, Melasse og Cement.

Svinemünde. Der ankom 3 norske Dampskibe. Indførselen bestod især af Kul, Cokes, Petroleum, svensk Jern og svensk Sten. Fra Norge indførtes Intet direkte, fra Sverige 35 850 Tons Gadesten, 33 000 Kasser fersk Sild og 3 400 Tdr. salt Sild. Med Karlskrona opretholdes regelmæssig Dampskibsforbindelse. Lasterne bestod af Gadesten.

Wolgast. Der ankom 4 norske Skibe med Ladning af Sten, Sild, Svovlkis og Farvetræ. Kun faa Skibe fik Udfragter. Udførselen bestod af Farvetræ og Svovlsyre.

F. L. T. Ivers.

Aden.

Havnen blev anløbet af 7 norske Dampskibe dr. 11 546 Tons, alle for at indtage Kul. Intet svensk Dampskib ankom.

Paa Grund af to fremmede Firmaers Fallit, der havde god Kredit hos de indfødte Kjøbmænd, var Foretningerne meget forstyrret i Slutningen af 1893 og Begyndelssen af 1894, medens Fluktuationerne i Rupeens Kursværdi bidrog til Handelens almindelige Usikkerhed og vanskeliggjorde Foretningerne. Resultatet i det Hele viser en Nedgang af Rs. 1 709 951 i den udenrigske Handel, men en Tilvæxt i den indiske og indenlandske Handel af Rs. 1 338 646, ialt en Nettonedgang af Rs. 371 305. Dette er ikke betydeligt i Forhold til den hele Tilvæxt i Handelen i Perioden 1892/93, Rs. 6 450 019 og i 1881/92, Rs. 10 795 600.

I Importen falder den største Nedgang paa Storbritannien, de forenede Stater, Massowah, Suakim og Arabien, medens der er Fremgang fra Østerrike, Italien og nogle af de østafrikanske Havne.

I Exporten falder størst Tilvæxt paa Storbritanien, Egypten, Massowah og Mauritius, medens der er Nedgang især for Østerrige, Frankrige, de forenede Stater, Afrikas Østkyst og Arabien, især paa Grund af mindre Export af Kaffe, Huder, Gummi og Elfenben.

I den indiske Handel er det mest paafaldende Nedgangen i Importen fra Calcutta og Bombay, der i stor Udstrækning skyldes direkte Udskebninger af Korn og Ris til Berberah og røde Havs Havne.

Tilvæksten til Calcutta skyldes især den større Export af Salt, der iaar udgjorde 48 687 Tons mod 40 048 og 35 050 de to foregaaende Aar.

I Skibsfarten bemærkes en Nedgang af 72 i Antallet af Dampskibe, medens Tonnagen er tiltaget med 30 535 paa Grund af deres stadigt voksende Størrelser.

Af fremmede Dampskibe ankom 1 287 dr. 2 243 011 Tons, af Seilskibe ingen. Af de ankomne var 730 britiske, 113 britiskindiske, 62 østerigske, 23 hollandske, 115 franske, 90 tyske, 80 italienske, 7 norske, 3 portugisiske, 27 spanske, 30 tyrkiske og egyptiske, 3 arabiske, 4 russiske.

II. V. Vidal.

Panama.

Rapport dateret 26 September 1894.

Efter en blodig Borgerkrig kom det konservative Parti i Landet til Magten for endel Aar siden, hvorefter Republiken blev reorganiseret ved Oprettelse af en Centralregjering istedetfor det federale System, der var antaget af de Liberale siden 1863. Den nye Konstitution blev sanktioneret af Exekutivmagten den 5 August 1886. En Masse Love paafulgte, der oftere igjen blev forandret, hvorfor Meddelelser derom altid var usikre.

Der har hidtil ikke været nogen regelmæssig Handel og Skibsfart med de forenede Riger og Distriktet. Under Kanalarbejderne ankom nogle norske Dampskibe til Colon med Materialier for dette store Arbeide; men Vicekonsulen gav ingen Indberetning herom, uagtet mine Forespørgsler. Der er imidlertid nylig oprettet en regelmæssig norsk Dampskibslinie mellem nordamerikanske Havne og Bocas-del-Toro med Anløb af Colon paa Isthmens Atlanterhavskyst og Kingston, Jamaica, væsentlig for Frugtfarten, især Bananer. Disse Dampskibe, hvoraf der nu er to Livier, medtager ogsaa amerikanske Varer paa Udreisen.

Til Panamas Havn er kun ankommet 3 Skibe under norsk og svensk Flag i de sidste 10 Aar, hvoraf to norske, Bark „Tros“ med Kul, 687 Tons og Skib „Haab“ med Vin og Stykgods, 870 Tons.

Landet har havt Fred i 10 Aar, under den nye Konstitution og Love, der er grundet paa kristelige Principer og efter civiliserede Nationers Mønster.

Handelen i Departementet Panama er gaaet meget betydelig tilbage siden Kanalarbejdernes Slutning. Alene Byens Befolkning er gaaet ned fra

19 000 til 15 000. Dog indbragte den saakaldte Handelsskat i 1893 \$. 145 281, og antages især at ville stige til \$ 151 895, columbisk Mynt. Indtægterne udgjør, med en Befolkning paa ca. 300 000, \$ 1 100 000 for 2 Aar.

Indførselens Værdi var i 1893 i Panama \$ 1 063 012, Colon \$ 886 096, Boças del Toro \$ 243 623, og Udførselen samme Steder resp. \$ 668 906, \$ 373 165 og \$ 682 552.

Kurs paa London 110 % Præmie.

Industrien er her i sin Barndom. Sukker og Saft af Sukkerør er omtrent de eneste forarbejdede Artikler, og det af en ringere Kvalitet, ligesom ogsaa Sække, der tilvirkes i meget ringe Udstrækning. Agerbruget har været meget forsømt, men er dog i det Sidste gaaet betydelig fremad. Store Plantager af Sukkerrør, Kaffe og Kakao dyrkes nu i flere Dele af Landet

Af Gruber er der Overflod paa Isthmen, hvor der er anmeldt 240. skjøndt kun bevilget 140. De bestaar især af Guld, alluvialt og i Gange, Der findes derhos 7 af Mangan, 3 af Kviksølv og 3 af Kobber. Nogle af dem drives med moderne Apparater, men de giver endnu ikke hvad der kan kaldes tilfredsstillende Udbytte. Vistnok mangler endel af Eierne tilstrækkelig Kapital til i større Udstrækning at bearbejde den guldførende Jordbund.

I andre af Republikens Departementer staar Industri, Agerbrug og Bergværkdrift paa et langt høiere Standpunkt end i Panama. Guldminerne i Antioquia, Tolima og Cauca er meget rige og exporterer store Beløb af Guld.

En sørgelig Ulykke har truffet Republiken ved den dødelige Afgang af dens Præsident Dr. Rafael Ninez, der har været den ledende Aand i mange Aar og var meget afholdt af den store Majoritet af de 4 Millioner Indvaanere.

M. J. Diez.

Leipzig III. *)

Beretning dateret 1 November 1894.

Resultaterne af Nytaarsmessen 1894, hvorefter man ikke havde ventet sig stort, var endnu mindre end forventet. Paaskemessen betegnes derimod som den gunstigste i en hel Aarrække, dog med nogen Undtagelse for Pelsværk. Udfaldet begunstigedes af den kort forud sluttede tysk-russiske Traktat, samt de til Messernes Befordring trufne Reforme, særlig det ved Ombygning af en Del af det gamle Gewandhaus frembragte Lokale for Udstilling af Mønstre, der fandt stor Anklang, omend Antallet deraf endnu var forsvindende ligeoverfor det hele Antal af ca. 2 600 Firmaer. Kommunestyrelsen har besluttet Ombygning af hele den øvrige Del af Gewandhaus og nogle tilstødende Huse til Messelokale inden Paaske 1897.

Michaelis (Høst) Messen fandt i Hensyn til de nye, før meddelte Regler for første Gang Sted flere Uger tidligere end hidtil. Om Hensigtsmæssigheden heraf kan endnu ingen Dom fældes. Skjøndt antagelig Mange

*) Se No. 14 pag. 634.

endnu ikke var blevet opmærksom paa Forandringen, indtraadte dog ingen mærkbar Formindskelse i de Messebesøgendes Antal, og Høstmessen forløb i det Hele normalt og tilfredsstillende. Heraf kan ogsaa sluttet, at den næsten samtidig stedfundne Berliner Høstmesse ikke har haft nogen skadelig Indflydelse derpaa. Selv for den Branche, der oprindeligt ansaa Messetidens Omlægning som skadelig for sig, nemlig Tøi- og Manufakturbranchen, var Udbyttet af denne første forandrede Messe relativt gunstig. Derimod har den Mening gjort sig stærkere gjældende, at Paaskemessens Deling i en tidligere for keramiske, Kortevarer- Legetøis- og lignende Brancher, og en egentlig Messe for de andre, ikke er hensigtsmæssig.

Handelskammerets Messeudvalg har som Tillæg til den i mange Aar udgivne Serbe'ske Sælgerfortegnelse udgivet en Fortegnelse over Kjøbere, der vel endnu er ufuldstændig, da en stor Del af dem, som har angivet sig som Indkjøbere paa sine Anmeldelseskort, ikke har givet tilstrækkelige Svar paa de for Fortegnelsen nødvendige Spørgsmaal, men der findes dog allerede 3 000 Kjøbere med sine Adresser, hvoraf 19 fra Norge og Sverige; af de sidstnævnte 13 er for Glas, Porcelæn, keramiske Varer og Legtøi, m. M., 3 for Lædervarer og Pelsværk og 3 for Textilbranchen.

Læder. Nytaar. Fodermangel bevirkede i 1893 stærk Slagtning, hvoraf fulgte overdrevent stort Tilbud af Huder. Af Garvelæder var Tilbudet ikke stort, men af Saalelæder Masser; af brune og sorte Kips kunde alene de billigere Sorter placeres. Priserne for barkgarvede Faareskind faldt med 5 pCt., men var for alungarvede faste. Raa tyske Kalve- og Faareskind faldt med 5 pCt. men raa tyske Hestehuder holdt sig som før. Paaske. Forretningen begunstigedes af tørt Foraarsveir. De ankomne Varelagere var større end ventet; der forefandtes ca. 15 000 Ctr. Faare-, Semisch- og Pudslæder, 8 000 Ctr. Overlæder og Saalelæder og 2 000 Ctr. Kips, Rind- og Bindsaalelæder, samt endel Hvidlæder og Kalveskind. Heraf blev kun $\frac{1}{4}$ — $\frac{1}{5}$ usolgt, der senere sælges her i Partier eller gaar i Kommission til Berlin og Hamburg.

Stedse mærkbarere bliver Indflydelsen af den tiltagende Quebracho-Garvemethode, navnlig for alle Underlædersorter; den medfører en betydelig større Hurtighed og giver saa ellers Læderet gode Egenskaber.

For alle Sorter var Forretningen delvis betydelig, men Priserne forbedredes ikke; for nogle Sorter, ssasom raa tyske Huder, maatte man endog slaa Priserne ned. I Lædervarer var Forretningen ikke slet, især for Fantasiartikler.

Michaelis. Tilførslerne var $\frac{1}{3}$ mindre end ellers, og Messetidens Forlæggelse synes denne Gang at have virket ugunstig. Der solgtes rigelig $\frac{3}{4}$ af den tilbudne Vare. Priserne var i det Hele de samme som i Paasken, og svært Tamsaalelæder i prima Sortimentet rømmedes snart til faste Priser, hvorhos Priserne for god Primavare i Rheinland, Trierer og Eschweger Saalelæder var faste. Derimod faldt Priserne paa Faarelæder og raa Kalveskind. Af Vildtlæder og Kips sælges endnu kun lidet ved Messerne, da de større Fabrikanter næsten udelukkende gjør sine Indkøb ved Spladsene.

For Lædervarer var Messen gunstig med middels Priser. De noterede Priser var: For Uruguay og Montevideo, saltet pr. $\frac{1}{2}$ Kg., 38—42 pf., Rio Grande Oxer 34—40, do. Kjør 30—34, Rio Janeiro Oxer, Paaske 26—30, Michaelis 25—30, do. Kjør 28—30, do. lette 24—26, tørre Buenos Aires, P. 55—65, M. 50—60, do. Kjør, P. 60—65, M. 55—60, Rio Grande

P. 50—55, M. 40—50, Guatemala, Angostura, Puerto Cabello, P. 45—58, M. 40—50, Clara P. 45—50, M. 38—48, Kips 1a 100—120, IIa, 60—90, IIIa 50—60, IV, P. 35—50, M. 30—40.

Følgende Priser noteredes ved de forskjellige Messer: Tydsk Hestelæder pr. Pund, Børspriser for prøvede gode og bedste Kvaliteter 135—175 pf., sorte Kips, ca. 4 Punds do. 180—220, brunt Fahlæder, 11—14 Punds do. 130—180, Vachelæder, svære og stærkeste samt fineste Ko, kun prima do. 130—150, Trier Saalelæder 130—145. Messepriser for Messesortimenter: Brune Kips til Pantiner 80—90, Eschweger Saalelæder, Middelssorter 80—100. Brune Kips til Støvler, 5—7 Punds, Messepriser 105—130, Børspriser 150—170, sorte Kips, ca. 6 $\mathcal{H}$, Messepriser 110—130, Børspriser 140—180, brunt Fahlæder ca. 19 Punds, Messepriser 100—120, Børspriser 125—140, Vachelæder pr. Hud ca. 30 Punds, Messepriser 85—105, Børspriser 105—130, tydske og Vildbindsaalelæder, Messepriser 80—90, Børspriser 90—108, Tamsaalelæder Messepriser 100—130, Børspriser 130—145, Siegner Saalelæder, Messepriser 110—130, Børspriser 140—145, Eschweger Saalelæder, Prima Saltøxer Messepriser 100—120, Børspriser indtil 128.

Antallet Besøgere paa Lædermessebørsen var Nytaar ca. 200, Paaske 450, Michaelis 380.

Børster. Nytaar. Siden sidste Messe steg Priserne for bløde Sorter stadig, med noget knappe Forraad og ikke betydelige Messetilførsler. Priserne var ca. 10 pCt. høiere, med en Nedgang i Februar af 6 pCt. Derimod var Paaskemessen temmelig tilfredsstillende især for stiv Vare, der til de gamle Priser for det Meste gik til England og Amerika. I Juni var Tilførslerne noget mindre og Priserne noget høiere. Ved Høstmessen var der temmelig mange Kjøbere. Markedet for blød Vare rømmedes til noget lavere Priser.

Pelsværk. Nytaarmessen har ikke stor Betydning for amerikansk og russisk Pelsværk, mere for Vildtvarer, hvorfra man især for Tiden interesserer sig for Ræv og Maar. Af de første er store Partier paa Lager, hvilke, hvis ikke Toldvanskelighederne med Rusland havde været til Hinder, allerede for det Meste var bleven sendt did. Dog var de noterede Priser, 4 M. for god tydsk Ræv og 6 M. for Stenmaar, ikke de billigste for de sidste Aar, men Middelpriiser. Landodder, Ilder, Grævling, sorte og brogede Katte beholdt nogenlunde de tidligere Priser, hvorimod Landharer gik tilbage i Pris, da Amerika kun købte lidet.

Paaskemessen forløb ikke lige tilfredsstillende for alle Sorter. Forretningen med Rusland var ret tilfredsstillende, da den russiske Spekulation opgav sin tilbageholdende Stilling efter Afsluttelsen af den tydsk-russiske Handelstraktat, hvorimod Tydsklands Behov paa Grund af den forudgaaende yderst milde Vinter var meget ringe, ligesom Frankrige holdt sig meget, og England ganske tilbage. Enkelte Artikler gik saaledes frem i Pris, men adskillige andre tilbage. Den af tydske Handlende istandbragte Udstilling af ca. 225 Gjenstande som Mønstre var ret godt besøgt.

Michaelis. Høstmessens tidligere Afholdelse har havt skadelig Indflydelse paa Pelsværkshandelen. Allerede i tidligere Aar paavirkedes Høstindkjøbene mindre af Høstmessens officielle Datum end af Ankomsten af Varer fra Nishni Nowgorod og Tidspunktet for de israelitiske Fester. Der var kun faa Kjøbere og mindre Forretninger i Astrachan, billige Persianere, Graaværk, Murmeldyr, Bisam og Odder.

Klæde- og Manufakturvarer. Ved Nytaarsmessen var Omsætningen ubetydelig. Ved Paaskemessen var Tilførselen af Tøier ringe, og der er fordetmeste kun Tale om de billige Fabrikater fra Lausitz og Crimmitschau. Fabrikanterne af bedre Artikler fra Cottbus, Forst, Guben, Grossenhain, Aachen etc. kommer alene hid med Mønstre, og denne Forretning var tilfredsstillende saaat Behovet endog neppe kunde dækkes i Sommerpaletotstoffer, fine Dragter, Genres og Sommervare. Derimod manglede større Bestillinger for næste Vinter, antagelig paa Grund af den forudgaaende usædvanlig milde Vinter. Bomulds- Frakke- og Benklædestoffe begunstigedes allerede før Paaske ved det milde og tørre Veir, og Forretningen deri under Messen var derfor ringe. I Linvarer fandt en stor Forretning Sted med betydelige Bestillinger uagtet højere Priser. I Uldvarer var Forretningen middels og Priserne meget trykket, vel ogsaa en Følge af den milde Vinter. For Silkevarer faldt Messen meget godt ud, der var talrige Kjøbere og gode Priser. Særlig efterspurgtes Moirés. Tilførslerne til Michaelis var betydeligere, Lagrene bedre sorteret end ellers og Kjøbernes Antal afgjort større. For gode Kvaliteter Klæde havde Priserne ogsaa en fast Tendents, ellers tilbagegaaende. Større Poster gik især i Hænderne paa Berliner og sydtyske Kjøbere. Man foretrak fremdeles den simple Smagsretning for glatte, i det Høieste melerede eller smaamønstrede Stoffe. Forretningen i Vinterpaletotstoffer kunde ikke ganske komme op af samme Grunde som til Paaske. Forretningen i Dameklædestoffer var ubetydelig, da sorterede Lagere manglede. Glauchau og Meeran manglede ganske, og Gera og Reichenbach, der havde anbragt mange Varer, havde rask Afsætning heraf, skjøndt til trykkede Priser. For Lausitzer Fabrikanterne turde Forretningen i Stoffe stille sig gunstig for næste Foraar, og især er der gjort større Bestillinger i Lüstrestoffe. God Afsætning fik Grossisterne i Calico-branchen, og der gjordes livlige Omsætninger i Skjorter, Frakker, Vester og Benklæder for Arbeidere, Artikler, som her stedse vinder mere Terræn. I Bomuldsvarer var Omsætningen taalelig til noget trykkede Priser; i Varer af Uld og Halvuld var kun ringe Omsætning, hvorimod det Modsatte var Tilfældet med Linvarer. Priserne for Silkevarer var noget lavere.

Messebørsen i Garn var ved Paaske temmelig talrig besøgt og der forekom større Afslutninger paa længere Leverancer, skjøndt Spiderne forholdt sig meget meget tilbageholdende, da der ventedes en snar Forandring til det Bedre. Høstmessebørsen var endnu talrigere besøgt end ellers men det kom ikke til betydelige Afslutninger, da Spiderne endnu var godt beskæftiget paa længere Tid og stillede højere Fordringer.

Korte- og Galvanterivarer. Messeforretningen ved Paaske var middels. Der gaves ikke egentlige Nyheder; Aluminium og Celluloid spiller endnu en Rolle. Forretningen i Staal — Kortevarer, især Solinger, var ret tilfredsstillende og navnlig efterspurgtes bedre Sager. Ved Michaelis var Omsætningerne bedre og Priserne tilfredsstillende. Særlig smukke Sager fandtes blandt Guld- og Bronzevarerne, ligesaa i Aluminium.

For Legetøi og Dukker var Priserne ved Paaske trykket, dog solgtes der livlig. Høstmessen ansees som tilfredsstillende, især for paaklædte Dukker (Sonneberger Specialitet) og nogle Slags Legetøi af Træ, hvoraf der fandtes smukke Nyheder. Forandringen af Tiden for Høstmessen ansees navnlig fordelagtig for denne Branche, især for den tyske Forretning, fordi der vindes mere Tid til Juleexpeditionen.

For keramisk Industri faldt Paaskemessen meget godt ud, skjøndt Amerikanerne holdt sig tilbage af Hensyn til de af dem forventede fremtidige Nedsættelse af deres Toldtarif. Rokokogenren er fremdeles en vogue; blandt Nyheder fremhæves navnlig malede Væggeplader. Høstmessen var ogsaa tilfredsstillende. Blandt Nyt kan nævnes den nu ogsaa af den keramiske Industri viste Bestræbelse for at fremstille Artikler for elektrisk Belysning, hvortil dog Kunderne endnu stiller sig tilbageholdende. Særlig efterspurgt var de regulære Sager i Porcellæn og Stentøi. I det Hele holdt de nuværende Priser sig oppe.

Musikinstrumenter. Paaskemessen var livlig og tilfredsstillende. Der var ingen epokegjørende Nyheder; blandt Andet nævnes en under Navn af „Elsa“ solgt Guitar, der er forsynet med Akkordtaster og spilles med Nodeblad, der kan indlægges. Den bekendte Savoyard-Automat øvede betydelig Tiltrækning. Ved Michaelis var Forretningen temmelig uforandret. Priserne viste ingen betydelig Forandring.

Papir. Den under Paaskemessen af den mellem tyske Papirforeninger foranstaltede Messeudstilling i Forbindelse med Hovedforretningen ved Messen i Papir og lignende Artikler, var besøgt af 108 Udstillere. Blandt Nyheder fremhæves en af Louis Schopper udstillet Maaler af Papirtykkelse, der indskydes paa Papirmaskiner mellem den sidste Tørrecylinder (Satinerverk) og den sidste Ledevalse, samt paa en Skala aflæser Paapirtykkelsen og dertil hørende Vægt af Papiret pr. Kvadratmeter; hvis Papirets Tykkelse forandres uforvarende, angives dette strax ved et elektrisk Klokkeværk. Endvidere udstilledes af L. Horst i Linz ved Rhin Produkterne af en ny patenteret Fremgangsmaade, hvorved allerede benyttet Trykpapir atter befries fra Bogtrykkersværtten og derved paany vindes brugbar Papirmasse til Fremstilling af Trykpapir. Fremgangsmaaden skal være simpel og selv til Anvendelse i det store ikke udkræve særlig kostbare Anlæg. Der forevistes ogsaa forskellige Maskiner for Bearbejdelse af Papir samt Apparater til Mangfoldiggjørelse af Skrift. Besøget var temmelig talrigt og Forretningen skal have været tilfredsstillende. Ved Michaelis var denne Gang ingen særlig Papirmesse, og herefter skal Papirmesseudstillingen kun foranstaltes til Paaske og ved den nylig indrettede Formesse.

Terminerne for Leipzigs Messer er fastsat for 1895 som følger:

Nytaarsmessen fra 3—16 Januar.

Paaskemessen, Mønsterlager, Formesse 4—16 Marts.

De øvrige Messer fra 21 April til 12 Mai.

Michaelis (Høst) Messen fra 25 August til 15 September.

Til Mønsterlager Formessen har som tidligere nævnt, Adgang:

Porcelæns-, Majolika-, Stentøi-, Krystal-, Glas-, Bronze-. Jern- og Zinkstøbevarer, Aluminium-, Alfenide-, Nikkel- og andre Metalvarer af alle Slags, Belysningsartikler, Lædervarer, Fotografialbums, Trævarer, Papirartikler, Bijouteriartikler, Japan- og Chinavarer, kunstige Blomster, Dukker og Legetøi af alle Slags, Jernvarer, Hus- og Kjøkkengeraad, Traadvarer, Musikinstrumenter, optiske Varer, Sæber og Parfumerier, Stokke, Pidske, Luxusartikler, Korte- og Galanterivarer af alle Slags.

v. Stieglitz.

Caracas (Venezuela.)

Til La Guaira ankom fra fremmede Lande 14 norske Seilskibe dr. 6 288 Tons, alle med Ladning. Samtlige afgik til fremmede Lande, hvoraf 5 dr. 2 605 Ton, med Restladning. Bruttofragter £ 5 378. Erlagte Konsulatafgifter Kr. 399.25.

Til Maracaibo ankom med Ladning 1 norsk Skib dr. 334 Ton, og i Ballast 1 dr. 284 Ton. Til andre Lande afgik med Ladning 2, dr. 618 Ton. Erlagte Konsulatafgifter \$ 14.18.

Til Puerto Cabello ankom 7 norske Skibe dr. 3 120 Tons.

Aarsberetning dateret 10 September 1894.

Paa Grund af den siden Oktober 1892 gjenoprettede Ro er Handel og Omsætning atter gaaet noget frem, dog ingenlunde i den Grad som man almindelig ventede. Grunden hertil var, at Ingen rigtig stolede paa Freden; man frygtede nemlig for, at det ikke vilde lykkes General Crespo at holde sig i Længden, og der var paa Grund heraf ikke Tale om større Forretningsforetagender. Den, som forføiede over Kapital, vovede paa Grund af den fuldstændige Mangel paa Garantier ikke at arbeide dermed, og Handel og Omsætning stod stille som før. Først ved Kongressens Aabning mod Slutningen af Februar 1893 indtraadte en langsom Bedring, og det er at vente, at denne vil gaa frem paa samme Maade som den offentlige Tiltro til den nuværende Regjering mere og mere befæster sig i Landet.

Udførselen i Aaret fra Republikens 4 Hovedhavne var følgende:

La Guaira: Kaffe 176 543 Sække, Kakao 71 432 do., Huder 37 885 Stk., Gjede- og Raaskind 471 Pakker, Cebadilla 176 Sække.

Puerto Cabello: Kaffe 225 447 Sække, 13 229 363 Kg., Kakao 4 823 Sække, 248 801 Kg., Oxehuder 41 630 Stk., 398 919 Kg., Gjedeskind 336 Pakker, 20 629 Kg., Raaskind 104 Pakker, 9 629 Kg., Kinabark 16 Pakker, 848 Kg.

Maracaibo: Kaffe 23 015 352 Kg., Værdi Bolivares 40 085 053, Kakao 43 952 Kg., B. 84 649, Dividivi 3 686 349 Kg., B. 496 333, Palo de Zepatero 4 466 557 Kg., B. 190 333, Palo de mora 2 687 363 Kg., B. 103 373, Oxehuder 85 891 Kg., B. 56 767, Gjedeskind 60 322 Kg., B. 105 253, Raaskind 4 689 Kg., B. 7 263, myntet Guld og Sølv 3 491 Kg., B. 1 781 261, diverse Produkter 651 875 Kg., B. 161 042.

Ciudad Bolivar: Kaffe 634 204 Kg., Værdi B. 1 115 213, Kakao 28 252 Kg., B. 40 338, Tobak 77 205 Kg., B. 53 488, Kautschuk, 91 177 Kg., B. 522 863, Toncabønner 28 567 Kg., B. 285 586, Kvæg 9 557 Stk., B. 997 760, Heirefjær B. 538 801, diverse B. 895 968, Guld 47 714 Unzer, B. 4 580 544.

Om Importen foreligger ikke endnu tilstrækkelig Statistik. Derimod findes nøiagtige Opgaver over Indførselen fra Hamburg til Venezuela i Aarene 1889—1892, som følger: Indførsel: 1889, Værdi Bolivares 23 213 000, 1890, B. 22 509 000, 1891, B. 27 374 000, 1892, B. 15 492 000.

De vigtigste Importartikler i dette Tidsrum var:

Jernvarer, Manufaktur- og Glasvarer, Øl, Smør, Ost, Stearin, Papir, Lokomotiver, Jernbaneskinner, Cement og Jerntraad. Som det fremgaar af Ovenstaaende var Indførselsværdien fra Hamburg i 1892 kun noget over Halvdelen af Beløbet i 1891. Disse Tal viser tydeligst Revolutionens sørgelige Virkninger.

De fra Norge og Sverige indførte Artikler var i 1893 de samme som i 1892, nemlig Tørfisk, Tjære, Levertran og Fyrstikker.

Handelen med de forenede Stater er paa Grund af Mc Kinley Billen gaaet betydelig tilbage, hvorfor Exporten mere har vendt sig til det europæiske Marked.

Forholdet til England havde paa Grund af Grændsestridighederne i Guayana antaget en meget kritisk Karakter, og General Crespo saa sig foranlediget til at sende en særlig Undvandring til London til endelig Ordning af denne Sag. Om Resultatet af Forhandlingerne er dog endnu intet Bestemt bekendt.

Valentiner.

Indhold: **Aden** Side 868. — **Buenos Aires** Side 845. — **Caracas (Venezuela)** Side 875 — **Leipzig III** Side 870. — **Panama** Side 869. — **Stettin II** Side 861.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 22.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1894

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

Amsterdam.

Oplysninger om de Skibsfarten i de fornemste nederlandske
Havne paahvilende Afgifter og Omkostninger, Søfarts-
kutymmer, o. l., samlede af G. F. Egidius,
Vice-Consul i Amsterdam.

A. Oplysninger vedkommende samtlige Havne.

Lodspenge. Sølodspenge beregnes efter Fartøiets Dybgaaen i Decimeter efter en ved Lov af 20 Aug. 1859 (modificeret ved Lov af 6te April 1875) fastsat Tarif, der skjelner mellem Lodsnings af et Fartøj i „Vintertiden“ (fra 1ste October til 31te Marts) eller Sommertiden (fra 1ste April til 30te September); mellem Dampskibe og Seilskibe; mellem Seilskibe, der seiler og Seilskibe, der bugseres, samt mellem Fartøier med Ladning eller i Ballast. Sølodsens Ansvar begynder 4 tyske Mil (29.6 Kilometer fra det yderste Seilmærke, hvormed Farvandet til vedkommende Havn eller Indløb er angivet, ogsaa i det Tilfælde, at han allerede er kommen ombord i Fartøiet, medens dette endnu befandt sig paa en større Distant fra det yderste Seilmærke; hans Tjenester ophører i Almindelighed ved Ankomsten til første Red; for enkelte Havne er dog fastsat, at Sølodsen skal føre Skibet endnu et Stykke opad en Kanal, Flod eller deslige Farvand; dette vil blive omnævnt ved Behandlingen af hver enkelt af Havnene. Ligsledes har Revierlodserne i enkelte Distrikter erholdt Bemyndigelse til ved Udgaende at lodse Fartøier til i fuld Sø. Ligger Havnen paa længere Afstand fra Søen, ombyttes Sølodsen mod en Revierlods (saakaldt „Binnenlods“) som bringer Skibet til Grændsen af vedk. Havneomraade og der overgiver det til Havnelodsen; denne sidste fører Fartøiet paa dets Liggested i Havnen. For Afgiften til Revierlodserne er for hvert af Landets 6 Lodsdistrikter fastsat en særskilt Tarif. Alle indkommende og udgaende Skibe, og alle Skibe, der befærer de under Rigets Forvaltning staaende Floder og Kanaler, er forpligtede til at benytte Sø- eller Revierlods, med Undtagelse, foruden Krigs-skibe og anerkjendte Seilforeninger tilhørende Fartøier, af Bugserdampere

samt i Ballast gaaende Fartøier med ringere Dybgaaende end 19 decimeter. Har en Skipper undladt at tage en Lods ombord, naar saadan har kunnet erholdes, er alligevel fuld Lodsafgift forskyldt; kun naar ingen Lods har været antruffet eller har kunnet erholdes, er Fartøiet frit for Lodspenges Erlæggelse. Har Lods paa Grund af oprørt Hav eller anden Aarsag ikke kunnet komme ombord i et Fartøi, men alligevel lodset det ind i Havnen ved at seile foran det i Lodsbaaden, er fuld Lodsafgift forskyldt. Ønsker en Skibsfører for større Sikkerheds Skyld at have 2 Lodser ombord, betales $1\frac{1}{2}$ Afgift. Halv Afgift beregnes, naar et Fartøi kun for Modvind eller deslig Aarsag anløber en nederlandsk Havn, samt naar en Skibsfører paa Søen har antaget en Lods til en bestemt Havn og atter afskediger ham paa Grund af Ombestemmelse.

For Udgaende ophører Lodsens Tjenester saasnart han har lodset Fartøi forbi de yderste Seilmærker. Nederlandske Lodsartøier fører blaåt Flag med hvidt Nummer samt har Lodsstationens Navn malet paa Storseilet. Om Natten føres et hvidt Lys ved Topmasten, samt gives hvert Kvarter et Blus (flash-light).

Lodsen har Ret til en god Køie og almindelig Skibskost; kan saadan Kost ikke skaffes, skal han have fl. 1 i Godtgjørelse per Døgn. Han skal desuden have fl. $2\frac{1}{2}$ i Ventepenge per Døgn, naar Skibet, efterat Lodsen efter Tilsigelse er kommen ombord, længere end 1 Døgn opholdes ved Indtagning af Ladning eller Ballast, naar Skibet har grundstødt uden Lodsens Skyld eller naar det længere end 3 Dage opholdes ved Modvind, eller naar Lodsen paa Grund af Karantænebestemmelser maa forblive ombord efter Skibets Ankomst til Havnen. Godtgjørelsen ved Lodsens Reise fra den ene Station til en anden samt til og fra udenlandsk Havn, beregnes efter en særskilt Tarif. Om ovenstaaende og andre Oplysninger vedrørende Lodsvæsenet i Nederlandene, jfr. en i det engelske Sprog affattet Bog: „Extract from the Law and from the general and special regulations for the Pilotage-service in the Kingdom of the Netherlands“.

Toldbehandling. Ved Ankomsten til den første nederlandske Toldvagt, der antræffes, er Føreren forpligtet til at meddele, om han har toldpligtige Varer ombord; herved opgives selv den allermindste Mængde. Har han saadanne ombord, kommer i Almindelighed en Toldbetjent ombord i Fartøiet og medfølger til selve Indklaringsstedet; enkelte Gange nøies man dog med at forsegle Lugarerne. Disse Segl bør under ingen Omstændighed brydes paa egen Haand. Findes ingen toldpligtige Varer ombord, faar Fartøiet som Regel Tilladelse til uden videre at fortsætte Reisen til Indklaringsstedet. Viser det sig ved Losningen, at der alligevel fandtes toldpligtige Varer i Skibet, idømmes Føreren en høj Mulkt. Inden 24 Timer efter Ankomsten til Bestemmelsesstedet har Skipperen at indlevere til Toldkamret en nøiagtig skriftlig Fortegnelse over Ladningen; undtagne herfra er i faste Ruter gaaende Dampskibe, der kun anløber en nederlandsk Havn eller Red for at komplettere sin Ladning eller for at optage eller ilandsætte Passagerer; disse behøver kun med et enkelt Ord (f. Ex. — — — Tons Stykgods) at opgive Ladningens Indhold, men bliver paa egen Bekostning at bevogte af Toldvagtmand. Toldbevogtning, saavel under Opseiling til Bestemmelsesstedet som ved Losning eller Indtagning af Ladning samt ved al anden almindelig Toldbehandling, sker ellers gratis; kun for Toldfunktionærs Tilstedeværelse ved Nattearbejde fordres Betaling.

Kanalreglementer. Om Farten paa de under Rigets Forvaltning staaende Kanaler, Floder, &c. findes et almindeligt Politireglement af 13de August 1891; for enkelte vigtigere Farvande desuden Særreglementer. Af alle disse kan Oversættelser paa norsk, engelsk, fransk og tysk faaes hos nautiske Boghandlere, Havnefogder, Slusemestre osv. Af Bestemmelserne i det almindelige Reglement hidsættes følgende: §§ 2, 7, 8, 10, 11, 13, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 50, 51, 52, 55, 65, 67, 68, 75, 77. (jfr. Bilag B).

§ 2.

Baade i dette, og i de specielle Reglementer forstaaes under Benævnelsen af Seilfartøi hvert Fartøi som seiler og ikke damper, og under den af Dampfartøi, hvert Dampfartøi under Damp, hvad enten det fører Seil eller ikke;

naar der tales om „Fører“ menes den, som fører et Fartøi eller en Flaade, eller den, som optræder i hans Sted;

naar der tales om „Dag“ menes Tiden mellem Solens Opgang og dens Nedgang;

naar der tales om „Nat“ menes Tiden mellem Solens Nedgang og dens Opgang;

med „Minister“ menes den Minister, som har at sørge for denne kongelige Resolutions Vedligeholdelse;

med „vor Commissair“ menes den Kongelige Commissair i den Provinds, hvori Floden, Kanalen, den vedkommende Del af Floden, eller Kanalen eller Værkerne findes;

naar der tales om „Hovedingeniøren og Ingeniøren“ menes den Hovedingeniør og Ingeniør, som det er paalagt at sørge for Flodens, Kanalens, den vedkommende Del af Floden eller Kanalen eller Værkernes Istandholdelse;

naar der tales om „Vanddepartements Embedsmænd“ menes: Inspektørerne, Hovedingeniørerne, Ingeniørerne, Aspirantingeniørerne, og Opsynsmændene for Rigets Vanddepartement, samt Rigets Inspektører over Sømærkerne;

under Benævnelsen af „Kanalembetsmænd“ forstaaes: Havnefogderne, Sluse- og Assistentlusemestre, Sluse- og Assistentlusevægttere, Standsning-Bro-, Færge-, Kanal- og Digevægttere, Sluse- og Brobetjenter, som ere i Regleringens Tjeneste.

§ 7.

Uden en af Vanddepartementets Embedsmænds eller en af Kanalembetsmændenes Samtykke, eller deres udtrykkelige Ordre, er det ikke tilladt at lægge til, i nogen Kanal eller i nogen Havn paa andet Sted end til de derfor bestemte Steder. Heller ikke er det tilladt uden deres Samtykke eller Ordre at fare med ved Siden af hverandre fastgjorte Fartøier.

Det er ligeledes forbudt at lade et Fartøi liggende eller drivende tværs over Farvandet.

§ 8.

Saalænge som det befinder sig paa noget af Rigets Farvande eller i en af dets Havne, maa hvert Søfartøi om Dagen føre sit Nationalflag. Indfrosne Fartøier er dog herfra undtagne.

Fartøier som gaa dybere end 4 M. maa desforuden føre et lidet Flag paa Fokkemasten. Dette tillades ikke Fartøier med mindre Dybgaaende. Handelsfartøier tillades det aldrig at føre Vimplen.

§ 10.

Saasnart som Havnefogden eller en af Vanddepartementets Embedsmænd finder at et Fartøi er overladet eller utilstrækkeligt bemanded, eller tilrigget, maa Føreren strax stoppe Farten, og forhale Fartøiet til et af ovennævnte Embedsmænd anvist Sted.

Skulde et Fartøi være i øieblikkelig Fare for at synke, saa maa Føreren snarest muligt bringe det udenfor Farvandet.

§ 11.

Førerne af Fartøier, som ikke ere bestemte til at befare Søen, maa toppe Klyverbommen førend de komme ind i Sluserne.

Havnefogden, Slusemesteren, eller Vanddepartementets Embedsmænd kunne foreskrive, at Bramstængerne nedtages paa de Fartøier, som helt eller for en Del udlosse Ladningen.

§ 13.

Det forbydes at anløbe en Havn naar der om Dagen vaier et rødt Flag, eller om Natten vises et rødt Lys fra et af saadan Havns Pirhoveder, til Bevis paa at Indgangen forhindres af andre derliggende Fartøier eller mulige andre Grunde.

§ 24.

Saasnart som det begynder at fryse, eller ved vedvarende Kontrarivinde, maa de Fartøier, som befinde sig i en Ydrehavn, saasnart som Havnefogden beordrer dette, forhales til Rheden eller til Indrehavnen.

Baade i dette Tilfælde og i Tilfælde af at der indkomme Fartøier, naar der er Is i Kanalen, maa de Fartøier, som befinde sig i Kanalen, hvis fornødent, forhales, efter Kanalembdsmændenes Anvisning.

§ 25.

Naar Føreren transporterer, laster eller udlosser let antændelige, eller exploderende Varer, eller ulæsket Kalk, bør han, foruden at han har at holde sig til de Love og Bestemmelser som gjælde for saadan Transport, befølge de Forholdsregler, Vanddepartementets eller Kanalens Embedsmænd foreskrive ham.

§ 26.

Naar nogen Gjenstand gaar tabt fra et Fartøi, som enten drivende, eller nedsunken, kan være Skibsfarten farlig eller til Hinder, maa Føreren snarest muligt meddele saadant til den vedkommende Vanddepartements Embedsmand, eller til en Kanalembdsmand.

Føreren maa strax sætte Bøie paa Stedet, hvor saadan sunken Gjenstand ligger.

Førerne bør sørge for, at der ved deres Fartøier ikke benyttes Lægtene, Flaade eller Bjelker, uden at de ere fastgjorte eller fortøjede.

§ 27.

Naar et Fartøi kommer paa Grund, og Ladningen efter Vanddepartementets eller Kanalembedsmændenes Mening, maa udlosses for at faa det flot igjen, maa Føreren strax paabegynde Losningen.

§ 28.

Føreren af et Fartøi, som enten er sunket, eller er kommet paa Grund, maa strax meddele Uheldet til den nærmeste Kanalembedsmand.

§ 30.

Ethvert Dampfartøi, som passerer dybtlastede Fartøier, Muddermaskiner, Fartøier under Losning eller Lastning, Flaader eller andre drivende Indretninger, som af Vandets Berørelse kunne faa Skade og til Bevis derfor om Dagen maa føre et rødt Flag, og om Natten to klartbrændende røde Lanterner, i lodret Retning, ovenfor hinanden, paa mindst 0.50 M. og høist 1 M. Distance, maa formindske Farten saa meget, at skadeligt Bølgeslag derved forebygges.

De maa ligeledes gjøre saadant paa de Dele af Floder og Kanaler, hvor de dertil beføjede Vanddepartements Embedsmænd eller Digebestyrrelserne ved at fremvise ovennævnte Signaler angive, at Bølgeslag kan forvolde Skade eller Uheld.

§ 50.

Om Natten maa der ikke ringes paa Klokken hverken ombord i et Fartøi eller paa en Flaade, undtagen i Tilfælde af at der er hændt noget Uheld, og under de i Loven nævnte Omstændigheder.

§ 51.

En Fører som har faaet Ildløs ombord, maa strax ringe paa Klokken, eller noget lignende, samt forhale Fartøiet fra andre Fartøiers Nærhed.

§ 52.

Ombord i et i en Kanal eller i en Havn værende Fartøi eller Flaade maa der ikke smeltes, koges, eller opvarmes let antændelige eller heftig brændende Stoffer. Dertil udfordres en af Vanddepartementets eller en af Kanalens Embedsmænds Samtykke.

Ligesaa lidt har man Lov til at skyde ombord i Fartøier eller Flaader, og til at antænde Krudt, eller Fyrværkeri, medmindre vedkommende Myndigheder foreskrive eller tilstaa det i et bestemt Øiemed.

§ 55.

Det forbydes at befare nogen Del af en Flod, med et Fartøi som gaar dybere end Rendens grundeste Sted efter de ved Lavvand optagne og bekjendtgjorte Opgaver tillade.

Desforuden maa Førerne, paa de ved Tønder, Sømærker, eller andre Mærker for Skibsfarten angivne Dele af Floder, paa hvilke det, paa Grund af den ringe Dybde eller Bredde, eller ogsaa paa Grund af at der for Tiden ikke er Vand nok, er nødvendigt ved Gjennemfarten at være særlig

forsigtig, med Hensyn til Farten paa disse Steder rette sig efter Vanddepartementets eller Kanalens Embedsmænds Anvisninger og Ordre.

Ministeren kan forbyde at befare saadanne Dele om Natten.

Saadant Forbud skal betids bekendtgjøres, for de ved Skibsfarten og Flaadetransporterne Interesserede ved offentlig Meddelelse, og det er forbudt at handle derimod.

§ 65.

Naar en Kanal befares, maa der hverken føres Raas- eller Læseil. Førere hvis Fartøier have Ræer, og enten befare en Kanal eller ligge i en Havn, maa brase Ræerne til Bagbord saameget som muligt, og toppe samme, naar de ere udgaaende om Bagbord, og naar de ere indgaaende om Styrbord, samt indhale Klyverbommen og Ydrekllyverbommen.

§ 67.

De specielle Reglementer angive, med hvilken Hurtighed Dampskibene kunne gaa frem. Naar Skibsfarten eller Værkerne udfordre det, kunne Vanddepartementets eller Kanalens Embedsmænd for en Tid formindske denne Hurtighed.

Uden Hovedingeniørens skriftlige Samtykke er det ikke tilladt at fare med større Hurtighed end i denne Paragrafs første og andet Afsnit er angivet.

§ 68.

Dampfartøier maa ikke gaa hurtigere end med en Fart af 75 Meter i Minutet:

1^o. naar de fare mellem de ved Sluser, Broer og Færgepontoner stillede Haandvisere eller Signaler;

2^o. naar de passere i modsat Retning farende Dampfartøier.

Hvis fornødent, har Kanalembetsmændene Ret til at befale Førerne yderligere at formindske ovennævnte Hurtighed.

§ 75.

Fartøier, som bugseres, maa ikke føre noget som helst Seil. Under Farten maa Seilene være nedhalede eller opbjergede.

§ 77.

Det tillades ikke at ankre i en Kanal, undtagen i Tilfælde af svær, Strøm paa Grund af Vandets Aftapning og i Nødstilfælde.

Paa de Steder, hvor der ikke findes Fortøiningspæle eller Dukedalver, tillades det Førerne af Fartøier, som ikke befare Søen, at betjene sig af Katankre, som lægges helt i Bunden, og nærved Kanalbredden.

Der findes desuden et ved kgl. Res. af 18de Mai 1892 fastsat Reglement med Bestemmelser til Forebyggelse af Sammenstød paa Rigets Farvande, hvortil henvises.

Bestemmelser vedk. Indtagelse og Udlosning af Ladning.

Den lovbestemte Lossetid for et Fartøj, hvis Certeparti ikke indeholder nogen Bestemmelse om Liggedagenes Antal eller kun den sædvanlige Bestemmelse: „cargo to be discharged according to the custom of the port“, er ifølge Handelslovbogen 15 Dage foruden Søndagene og de anerkjendte kristelige Festdage, at regne fra den Dag, da Skipperen har erklæret at være færdig til at begynde Udlosningen, uden Hensyn til Skibets Størrelse. Selve Indklaringsdagen medregnes derved ikke, heller ikke den Tid, der medgaar til at forhale Skibet fra det ene Liggested til det andet i det Tilfælde, at Certepartiet medgiver Ladningsmodtageren Ret til at forlange visse Dele af Ladningen udlosset, f. Ex. ved forskellige Brygger. Til de saakaldte anerkjendte kristelige Festdage regnes i Nederlandene ikke Nytaarsdag, Langfredag, anden Paaske-, Pintse- og Juledag; disse Dage medregnes altsaa ved 15 Tallets Beregning. Søndage og de sædvanlige kristelige Festdage medregnes som Overliggedage, naar der med Udlosningen af et Fartøj er hengaaet længere Tid end den overenskomne eller lovbestemte Lossetid.

Ovenanførte Regler kommer ligeledes til Anvendelse ved Indtagning af Ladning, naar intet herom er bestemt i Certepartiet. Skipperen af i nederlandsk Havn liggende Fartøj kan ikke tvinges til at lade arbejde med Skibets Ladning om Søndagene. Saadant Arbejde, d. v. s. fra Kl. 12 Natten til Søndag til Kl. 12 Natten til Mandag, er forbudt ved Loven, men Dispensation kan ved Angivelse af gyldig Grund som Regel erholdes hos vedk. Borgermester. Den sædvanlige Arbeidstid i Havnene er fra Solens Opgang til dens Nedgang, dog i Almindelighed ikke tidligere end Kl. 6 Form. til Kl. 8 Efterm. Disse Tidsgrændser gjælder ogsaa for Toldfunktionærernes Arbeidstid, dog kan selvfølgelig ogsaa Toldopsynsmænd erholdes udenfor denne Tid, men da kun mod Betaling for Extraarbejde, som ovenfor nævnt. Enhver Skipper, der ankommer til nederlandsk Havn, maa, hvis intet nævneværdigt er passeret paa Skibets Reise, inden 3 Gange 24 Timer efter Ankomsten til sit Bestemmelsessted fremvise sin Journal og aflægge Søforklaring for Underdomstolen (Kantongerecht) paa Stedet eller i nærmestliggende By. Har Skibet paa Reisen lidt Skibbrud eller Skade eller har det været nødt til at anløbe en Nødhavn, er Skipperen forpligtet til inden 24 Timer efter Ankomsten med den hele Skibsbesætning at aflægge beediget Søforklaring for ovennævnte Domstol. Naar Reisen har været god i alle Henseender og der f. Ex. ikke kan være Tale om, at Ladningen kan have taget Skade, hænder det, at Skipperen undlader at aflægge den førstomtalte almindelige Søforklaring og at lade aftegne Journalen. Lovlig er dette ikke; Journalen ansees først at indehave Beviskraft efter at være forsynet med Domstolens Exhibitum. Er ingen særskilt Overenskomst, skal Fragten stedse betales efter Ladningens Vægt, Maal &c. ved Udlosningen.

Skipperen har ikke Ret til at beholde Ladningen eller en Del deraf ombord indtil Fragten eller Ladningens Andel i det Reisen vedkommende almindelige Havari er erlagt af Ladningsmodtageren, men han kan forlange, at Ladningen, indtil dette er skeet, gives i Trediemands Forvaring; er de udlossede Varer let bedærlige, kan han fordre disse solgt. Kan Havariet ikke opgjøres strax, har Skipperen Ret til at forlange, at Ladningsmodtageren skal deponere et passende Beløb til Dækkelse af sin Andel i Havariet; Beløbets Størrelse bliver at bestemme af Domstolen.

Vægrer Ladningsmodtageren sig ved at tage imod den udlossede Ladning eller er Modtageren ubekjendt, kan Skipperen andrage om retslig Autorisation til at sælge saa meget af Ladningen — eller hvis fornødent den hele Ladning, — som behøves for at dække Fragt og Omkostninger.

Maal og Vægt. I Nederlandene er de metriske Maal og Vægt de lovbestemte. Ved Beregning af Skibsafgifters Størrelse per Kubikmeter af Drægtigheden omsættes det i Maalebrevene angivne Indhold i Register-ton i Forhold 1 Reg.-Ton = 2.83 M³. Er ved Befragtning af et Fartøj fra de nederl. ostindiske Kolonier Fragten bestemt per „Last“ ifølge de af det Nederl. Handelskompagni (Nederl. Handels-Mi) truffne Bestemmelser, regnes en Last Sukker, Ibenholt, Kobbet, Perlemor, Ris, Bambusrør, Tin eller Vox = 2 000 KG., en Last Kaffe i Baller (Pikols) = 1 800 KG., do. i Tønder 1 550 KG., en Last Gummi-Benzoin 1 750 KG., en Last Gummi-Copal, Cochenille, Kurkema, Muskatnødder, Peber i Baller eller Sago = 1 500 KG., en Last Guttaperka eller Gummilastikum = 1 400 KG., en Last Indigo = 1 300 KG., en Last Huder eller Muskatblomme = 1 200 KG., en Last Kamfer i Fade = 1 100 KG., en Last Nelliker eller Skildpaddeskal = 1 000 KG., en Last Kanel, Cassia vera og -lignea eller Kinabark = 950 KG., en Last Tobak = 800 KG., o. s. v. Af Kornvarer regnes 1 Last Hvede = 2 400 KG., do. Byg = 2 100 KG., do. Havre = 1 700 KG. &c.

Hvad Trælast, især Pitchpine-Ladninger angaar, skal bemærkes, at „Calliper“ hverken er et anerkjendt eller et almindelig brugt Maal her i Landet. Det har i den senere Tid flere Gange hændt, at Førere paa Skibe, der har hidført en Pitchpine-Ladning, og som ikke fandt at burde nøje sig med Fragtberegning efter den paa Konnossementet angivne Størrelse af Ladningen, istedetfor, som i Certepartier betinget, efter den udlossede Mængde, har forsøgt at faa Ladningsmodtageren til at gaa ind paa Fragterlægelse efter et f. Ex. 2 à 3 % større Kvantum end angivet paa Konnossementet, under Paastand at dette skulde være „a custom of the port“. Jeg skal i Anledning heraf bemærke, at deslig Imødekommen fra Ladningsmodtagerens Side saavel hersteds som i de andre Havne i tidligere Aar vistnok ikke har hørt til Sjeldenhederne, men at den aldrig har været almindelig praktiseret og saaledes ingensinde har været a „custom of the port“. I de senere Aar er den desuden mere og mere bortfalden, saa at det nu er yderst sjældent, at man hører om nogen saadan Fragtførhøielse. Enkelte Skibsførere har i den allerseneste Tid antaget en egen Maaler med „Calliper“, — Ladningsmodtageren maaler kun med Metermaal — men efter hvad derom er meddelt Konsulatet skal Forskjellen mellem Totalstørrelsen af den saaledes ommaalte Ladning og den paa Konnossementet omformeldte være i den Grad forsvindende, at de ved Opmaalingen havde Udgifter i de fleste Tilfælde ikke har kunnet dækkes ved det derved erholdte Tillæg i Fragt.

B. Oplysninger vedkommende følgende Havne:

Amsterdam.

Amsterdam, Kongeriget Nederlandenes Hovedstad og første Kjøbstad, ligger omtrent 22 Kilometer fra Nordsøen ved den tidligere Zuiderzee-Bugt „Het Y“, som nu for største Delen er tørlagt, og ved den i 1876 aabnede

Kanal til Ymuiden gennem „Holland op zyn smalst“ er sat i langt kortere Forbindelse med Nordsøen end ved den i 1820-Aarene gravede Kanal til Nieuwediep. Kanalen til Ymuiden er, hvor den er smalest, 68 M. bred ved Vandets Overflade og 20 M. ved dens Bund, og 7.7 M. dyb, den største af de to bestaaende Sluser ved Ymuiden er 120 M. lang, 18 M. bred og 7.9 M. dyb; Skibe med større Dimensioner end 115 M. i Længde, 17.75 i Bredde og 7.20 M. i Dybde, tilstedes ikke Adgang til Sluserne. En ny Sluse, der skal være 225 M. lang, 25 M. bred og 9.5 M. dyb, er dog under Opførelse og bliver sandsynligvis færdig i 1894. Kanalen skjæres af to Jernbanebroer og en almindelig Kjørebros, alle Svingbroer, med 19 M. Aabning.

For Farten paa Kanalen findes et særskilt Politireglement, fastsat ved kgl. Res. af 23de Mai 1892; af dette Reglement findes norske, engelske, tyske og franske Oversættelser paa Tryk. Af dets Bestemmelser hidsættes følgende: (her indtages § 10, 11, 19, 23, 27, 28).

§ 10.

Alle Fartøier maa under Farten langs de i Kanalen liggende Dampmuddermaskiner holde den Side, som om Dagen angives ved et blaat Flag, og om Natten ved en blaa Lanterne. Desuden maa der ombord i dem varskoos med Skibsklokken, Dampfløiten eller Taagehornet, eller ogsaa ved at raabe, saasomt som de nærme sig et Dampmuddarfartøi.

§ 11.

Et Fartøi, som opseiler et andet Fartøi, har ikke Lov til at gaa det forbi, naar sidstnævnte ikke er længere end 1 500 Meter fra en over eller i Kanalen liggende Bro eller Sluse.

§ 19.

Naar der losses eller lastes Sand, Ballast, Korn, Stenkul og lignende Ladninger, maa Førerne spænde et Seil eller et Klæde fra Kaien til Skibet, eller fra det ene Fartøi til det andet.

Uden Havnefogdens Samtykke tillades det fra en Time efter Solens Nedgang til en Time før dens Opgang, hverken at udlosse eller at indtage Sand, Ballast eller Ladning. Sker dette alligevel, maa Havnefogdens Ordre befølges og det af ham holdte Tilsyn betales af Førerne.

§ 23.

Ombord i hvert Søfartøi, hvad enten det er i Kanalen eller i Havnene, maa Føreren om Natten lade holde behørig Vagt paa Dækket.

§ 27.

Dampfartøierne tør ikke gaa med større Hurtighed end af:

150	Meter	i	Minutet,	naar	de	have	større	Dybgaaende	end	af	2	M.;
200	—	—	—	—	—	ikke	have	større	Dybgaaende	end	af	2
250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.50

§ 28.

Det forbydes at bugseri med større Hurtighed end af 150 M. i Minutet; fra en Time efter Solens Nedgang til en Time før dens Opgang endog kun med 100 M. i Minutet.

Skibe, der anvises Liggested i „Ooster- eller Westerdok“, har at erlægge Slusepenge, der for Dampskibe udgjør $\frac{3}{4}$ Cent og for Seilskibe 1 Cent per Kubikmeter, samt for at faa vedkommende Bro aabnet 30 Cent om Hverdagene og 60 Cent om Søndagene.

Lugebesigtelse (ikke forpligtet) koster fl 10 à fl 12.

Almindelig Søforklaring (Søprotest) medfører et Udlæg af fl 6 à fl 10, beediget Søforklaring med Afskrift fl 20 à fl 24.

Reparationer. Amsterdam har flere store og mindre Skibsværfter og mekaniske Værksteder, hvor alle forekommende Reparationer kan faaes hurtig og billig udført. De fornemste af disse Slags Etablissementer er:

De Amsterdamsche Droogdok-Maatschappy,
Huygens en van Gelder,
Jan F. Meursing,
Wed. J. L. Ceuvel,
F. F. Groen.

Kun førstnævnte Selskab har Tørdokke, de øvrige derimod alle større eller mindre Slips. Den største af de to, nævnte Selskab tilhørende Tørdokke „Koninginnedok kaldet“, kan løfte Skibe af indtil 4 000 Tons Vægt med 480 Eng. Fods Længde, 60 Fods Bredde og 15 Fods Dybgaende i udlosset Stand; den mindre Dok kan løfte Skibe af 3 000 Tons Vægt og henh. 400, 40 og 14 Eng. Fod lange, brede og dybe. Foruden disse findes endnu endel gamle Tørdokke af Træ, der tilhører „Reedery der dryvende Dokken“ og som nu saagodtsom alene bruges for Kanal- og Flodfartøier.

Følgende Afgift beregnes for Brug af Koninginne- og Koningsdok:

Brutto-Indhold i Reg.-Tons.	1ste Dag	2den Dag.	3die, 4de, 5te Dag.	6te Dag.	naar Skibet sættes paa Vandet samme Dag, det kom ind i Dokken
2 000 og derover	20	20	7	9	30
1 999—1 000	20	20	8	10	30
999— 800	20	20	9	11	30
799— 500	21	21	10	12	31
499— 300	23	23	11	13	32
299— 150	25	25	15	18	33
Under 150 R.-T. betaler for 150					

For Skibe, der er helt eller delvis ladede, forhøies Afgiften med Ladingens Vægt. Nattearbejde regnes som en Dag extra. Særskilt Overenskomst træffes, naar Dokken ønskes brugt længere end 6 Dage i Træk.

Bjergningsselskabet „Salvage and Towing Company“ har stedse kraftige Bugserbaade med Centrifugalpumper liggende under Damp i Ymuiden og Nieuwediep; ved at telegrafere efter Dampskibene fra begge Stationer, kan inden faa Timer 4 Bugserbaade af ialt 2 000 Hestekraft og med Pumper, der kan klare 1 800 M³ i Timen, være ved Strandingsstedet.

Sølodsen fører Skibet til Sluserne ved Ymuiden og overgiver der Befalet til Revierlodsens, som bringer Skibet til Byens Grændser eller, naar Skibet skal losse ved en af de ved selve Kanalen liggende Brygger (Handelskade, Veestygers o. l.), da lige til disse; for at komme ind i en af Dokkene, Trælast- eller Petroleumhavnen behøves en saakaldt „Slikloods“, denne besørger tillige Forhalingen og beregner sig i Almindelighed fl 6 eller for indkommende og udgaaende fl 10. Om Afgiften til Revierlodsens jfr.: „Extract from the Law &c. for the Pilotage in the Kingdom of the Netherlands, Tarif B.“

Bugseringsafgiften udgjør i Ymuiden som følger:

For udgaaende Skibe	for Skibe af indtil 500 M ³ Brutto-Indhold pr. M ³ .	for hver M ³ over 500.
fra Sluserne til Søen 500 M. udenfor Jeteerne	5 Cts.	3½ Cts.
fra Sluserne til de yderste Seilmærker i Søen .	7 ”	3½ ”
for større Distant pr. Time eller Del af paa-		
begyndt Time. extra	7 ”	2½ ”

For indkommende Skibe

fra Søen, indenfor de yderste Seilmærker, til		
Sluserne	10 ”	5 ”
fra Jeteerne til Slusene	8 ”	3½ ”
fra den ydre Havn til Sluserne	8 ”	3½ ”
for større Distant end de yderste Seilmærker,		
pr. Time eller Del af begyndt Time, extra	8 ”	3 ”

Bugsering paa Kanalen fra Nordsøsluserne til Amsterdam eller omvendt udgjør: for Skibe af 200 til 400 M³ Brutto 10 Cts. pr. M³, for hver M³ over 400 M³ 5 Cts. pr. M³, for Skibe med ringere Drægtighed end 200 M³ efter nærmere Overenskomst. Naar Kanalen er isbelagt, forhøies Afgiften med indtil 30 %. For to Bugserbaade for samme Fartøi beregnes 1½ Afgift. Det lykkes dog af og til at træffe Overenskomst om billigere Bugsering end efter ovenstaaende Tarif.

Ved Bugsering saavel ved Ymuiden som paa Kanalen, bruges stedse Bugserbaadeas Kabler.

For Forhaling i Havnen med Bugserbaad beregnes i Almindelighed fl 6 à fl 15, alt efter Distanten.

Baadfolk-Assistance i Ymuiden fl 18 à fl 30, for ind- og udgaaende fl 30 à fl 40.

Havnepenge udgjør for Søskibe:

	Dampskibe.	Seilskibe.
med Trælastladning	3 Cts.	4 Cts.
„ Kul-, Cokes- eller Støbejernladning	2½ ”	3½ ”
„ Jernmalm ladning	1¾ ”	2½ ”
„ andre Ladninger	4¼ ”	6 ”

alt pr. Kubikmeter af Skibets Bruttodrægtighed. Forbliver et Skib længere end 3 Maaneder i Havnen, afkræves paanyt for hver paaabegyndt Maaned ¼ af ovennævnte Afgift, dog ikke mere end for Dampskibe ¾ Cent og for Seilskibe 1 Cent. Skibe, der ankommer i Ballast og atter afaar i Ballast, er fri for Havnepenge-Erlæggelse.

For Visering af Skibets Papirer erlægges fl 1.50 til Havnemesteren.

Drikkevand af god Kvalitet erholdes til 1 Cent per Gallon, pumpet i Skibet.

Ballast besørges alongside Skibe til fl 0.50 per Ton, om Natten eller efter den almindelige Arbeidstid 10 Cents per Ton mere. Ønskes Ballasten bragt ombord, beregnes 20 Cents per Ton extra.

Kul kan naarsomhelst erholdes enten fra Oplag eller fra Jernbanetog. Naar Kultip benyttes, medgaar 35 Cents pr. Ton for at faa Kulladningen indtaget; direkte fra Jernbanevogn koster dette, naar Kran anvendes, 45 Cents; fra Kanalfartøi 70 Cents pr. Ton. For „trimming“ af Ladningen betales som Regel 20 Cents pr. Ton.

Kultilførselen udgjør som Regel gennemsnitlig 200 Vognladninger (af 10 000 KG.) per Dag, dog kan, paa Grund af den gode Forbindelse med Ruhrgebetet, under almindelige Omstændigheder hvilket som helst Kvantum være anbragt hertil 24 Timer efter erholdt Ordre.

Skibsmæglere og Expeditører.

B. J. van Hengel,
Vinke & Co.,
Wm. H. Muller & Co.,
Canne & Balwé,
D. Burger & Loon,
Hudig & Blokhuisen, m. fl.

Skibsmæglercourtagen, deri iberegnet Inkassationskommissionen for Fragten, udgjør i Almindelighed 1 % af Fragtbeløbet, for større Skibe ofte £ 3—3, £ 4—4 à £ 5—5, efter nærmere Overenskomst. For „Customhouse Clearance“ beregnes 5 Cents per M³ af Skibets Netto-Drægtighed eller for større Skibe fl 25 à fl 40 efter nærmere Aftale.

Til Skibsmægleren i Ymuiden, der besørger Toldformaliteterne iagttagne samt udlægger Lodspenge, betales fl 10 à fl 20.

Advokater, der særlig kan anbefales for Søsager: Mr. E. N. Rahusen, Mr. M. J. Pynappel, Mr. A. Lind, Mr. C. A. Cosman, m. fl.

Dispatchører Mrs. E. N. Rahusen og G. van Tienhoven Jr., Mr. A. Lind.

I Filialafdelingen for det meteorologiske Institut kan Skibsførere faa Skibets Kronometre, Kompasser &c. adjustede samt Søkartene kontrollerede; Afgift for førstn. fl 5 pr. Stykke, for sidstn. fl 15 uden Hensyn til Antal, for Sextanter fl 2 pr. Stykke.

Kapteiner, der agter at besøge Amsterdam, anbefales at anskaffe sig et Explr. af „Halverhout & Zwarts Guide to Ymuiden and the North-Sea Canal“, et Værk, der aarlig udgives og indeholder mange nyttige Oplysninger vedrørende Farten paa Amsterdam.

For Udlosning af Ladning beregnes som Regel:
for Dampskibe:

Ris	20	Cents pr. Ton
Korn	20 à 22½	— - -
Pitchpine	45	— - Load

Skaaren Last fra Østersøen	90	Cents pr. Std.
Bjelker	80	— - Tylt
Stykgods	40	— - Ton

for Seilskibe:

Pitchpine	65	— - Load
Ris	32 $\frac{1}{2}$	— - Ton
Kaffe	80	— - Last

Udgiftsregning for et Seilskib paa 1100 Reg.-Tons,
ankommet med Trælaster og afgaaet i Ballast.

Sø- og Revierlods, ind og ud	fl	304.34
Bugserbaad do.	-	264.98
Havnepenge	-	128.77
Havnemesterens Visering af Skibspapirerne	-	1.50
Ballast	-	144.00
Konsulatafgift	-	46.56
Skibsmæglerprovision $\frac{1}{2}$ % af Fragten samt Ind- og Udklarering	-	200.87
Skibsmægler i Ymuiden samt Baadfolkassistance, dersteds ind og ud	-	196.00
Telegram, Porto &c.	-	7.95

Udgiftsregning for et Seilskib paa 298 R.-Tons, ankommet
med Ladning og afgaaet i Ballast.

Sø- og Revierlods, ind og ud	fl	72.60
Bugserbaad do.	-	93.25
Havnepenge	-	35.49
Havnemesterens Visering af Skibspapirerne	-	1.50
Ballast	-	36.00
Konsulatafgift	-	12.62
Skibsmæglerprovision 1 % af Fragten	-	22.09
Ind- og Udklarering	-	40.35
Skibsmægler i Ymuiden, samt Baadfolkassistance dersteds, ind og ud	-	90.00
Telegram, Porto	-	3.50

Udgiftsregning for et Dampskib paa 875 Reg.-Tons Netto,
ankommet med Ladning og afgaaet i Ballast.

Sø- og Revierlods, ind og ud	fl	148.43
Havnepenge	-	100.14
Havnemesterens Visering af Papirerne	-	1.50
Tilstaaelse at losse efter den fastsatte Tid	-	3.45
Konsulatafgift	-	37.04
Skibsmæglerprovision 1 % af Fragten samt Ind- og Udklarering	-	117.15
Skibsmægleren i Ymuiden, samt Bandsfolkassistance dersteds ind og ud	-	66.00
Telegrammer, Porto &c.	-	13.90
Udlosning af Ladningen	-	424.50
Bugserbaad til Forhaling i Dokken	-	13.50

Udgiftsregning for et Dampskib paa 328 R.-Tons, ankommet med Ladning og afgaaet med Stykgods-Ladning.

Sø- og Revierlods, ind og ud	fl	67.01
Havnepenge	-	40.13
Visering af Skibspapirerne	-	1.50
Tiltaaelse at losse og laste efter den fastsatte Tid	-	3.45
Konsulatafgift	-	13.89
Skibsmæglerprovision 1 % af Fragten samt Ind- og Udklarering	-	58.99
Skibsmægler i Ymuiden samt Baadfolkassistance dersteds	-	35.00
Telegrammer, Porto &c.	-	11.67
Udlosning af Ladningen	-	141.75

Rotterdam.

Rotterdam, Landets anden Handelsby, ligger omtrent 28 Kilometer fra Nordsøen ved „Nieuwe Maas“, den nordligste Arm af Maasfloden, der ved den i 1875 aabnede, 3 Kilometer lange Kanal gjennem Landsspidsen, „Hoek van Holland“, den saakaldte „Nieuwe Waterweg“ („nye Vandvei“) er bragt i kortere og for Skibsfarten bedre Forbindelse med Nordsøen end ved den tidligere benyttede „Voornsche Kanal“ til Hellevoetsluis. Selve „Nieuwe Maas“ er i de seneste Aar med stor Bekostning blevet normaliseret og uddybet, saa Fartøier nu med Høivande kan passere lige op til Rotterdam med 22 à 23 Eng. Fods Dybgaaende; Skibe med 18 E. Fods Dybgaaende kan i Almindelighed naarsomhelst komme op til Havnen. Fartøier, der stikker for dybt i Vandet til under et Høivande at kunne naa Rotterdam fra Søen eller Søen fra Rotterdam, kan fortøies omtrent halvveis ved et dybt Sted i Floden ved Øen Rozenburg; udgaaende Skibe kan ogsaa der komplettere sin Ladning, dog maa intet Fartøi uden særskilt Tilladelse henligge længere Tid end 12 Timer ved nævnte Sted.

Skibe med større Dybgaaende end 22 Fod maa losse en Del af Ladningen ved Indgangen til „Nieuwe Waterweg“; er intet derom bestemt i Certepartiet, kommer den videre Transport af den udlossede Del af Ladningen for Skibets Regning.

Med et kraftigt Bugserdampskib hengaar der i Almindelighed 2 à 2½ Timer til Farten fra „Hoek van Holland“ til Rotterdam. For Farten paa Kanalen og Elven, jfr. det ovenfor omhandlede, almindelige Politireglement for de under Statens Administration staaende Floder, Kanaler &c., samt Særreglementerne for Farten paa Merwede, Nieuwe Maas og De Noord af 6te Mai 1892 og for Skibsfarten igjennem Koningshaven, paa Nieuwe Maas ved Rotterdam og paa Floderne nedenfor Rotterdam af 25 Mai 1892.

Sølodsen fører Skibet fra Søen til den 9 eng. Mil nedenfor Rotterdam ved „Nieuwe Maas“ liggende By Maassluis; om Lodsafgifter jfr. den almindelige Sølodstarif; fra sidstnævnte Sted overtages Kommandoen af Revierlodsens, som fører Skibet til Byens Grændser; en Havnelods bringer Skibet tilslut paa dets Liggested i Havnen. Skal Fartøiet fortøies „paa Strømmen“ og ikke ved nogen Brygge eller Kai, medgaar sædvanligt fl 5 i Udlæg til en Baadmand, som bringer Havnelodsens ombord og atter afhenter ham. Fartøier med Malm- og Kornladninger losser som Regel midt i Elven. Revierlodsafgiften beregnes efter Tarif D (jfr. „Extract from the Law &c. for the Pilotage service in the Kingdom of the Netherlands“). Havnelods-

afgiften udgjør for ankommende Skibe af ringere Drægtighed end 1 000 Reg.-Tons fl 3, for større Skibe fl 4; for udgaaende Skibe uden Hensyn til Størrelsen fl 2.50; for en Havnelods's Tjenester om Natten (fra Kl. 6 Eftermiddag til Kl. 6 Form.) betales fl 1 50 mere.

Bugserafgiften fra de yderste Seilmærker, der angiver Farvandet til Indgangen af Kanalen gennem „Hoek van Holland“, til Rotterdam eller omvendt er for:

indgaaende Skibe:	ifølge Som- ifølge Vin- mertariffen tertariffen. Gulden. Gulden.	
af 100 Reg.-Tons eller ringere Drægtighed	75.00	98.00
for hver Ton over 100	0.18	0.24
udgaaende Skibe:		
af 100 Reg.-Tons eller ringere Drægtighed	60 00	78.00
for hver Ton over 100	0.12	0.16

Sommertariffen beregnes fra 1ste April til 31te October, Vintertariffen fra 1ste November til 31te Marts. Bugsering udenfor de yderste Seilmærker: indkommende fl 0.10, udgaaende fl 0.07 pr. Reg.-Ton for hver paabegyndt Time. I ovenstaaende Betaling er iberegnet Benyttelsen af Bugserbaadens Kabler. For Bugsering fra Maassluis eller andet endnu nærmere Nordsøen liggende Sted til Rotterdam beregnes samme Afgift, som fra Søen til Rotterdam.

Ved nærmere Overenskomst lykkes det dog ofte, især for udgaaende Skibe, at faa ovennævnte Bugserafgift nedsat, dog er det i saadant Fald ønskeligt, at Føreren paa indkommende Skib træffer tydelig Aftale om, at Bugserbaaden mod den overenskomne Betaling skal bringe Skibet lige til dets Liggested i Havnen. Ved nedsat Tariftberegning bruges som Regel Skibets og ikke Bugserbaadens Kabler.

Forhaling i Havnen med mindre Bugserbaad koster fl 12, med to saadanne fl 18 for hver Gang, dog lykkes det ligeledes ofte at faa dette gjort mod mindre Betaling.

Rotterdams Havn regnes at begynde ved „De Kous“ søndenfor Forstaden Delftshaven. Førere paa ankomne Skibe maa melde sig hos Havnemesteren inden 12 Timer efter Ankomsten; samme Frist gjælder for Anmeldelse af Afgang fra Havnen. Om Politibestemmelser vedk. Rotterdams Havn, jfr.: Verzameling van gemeentelyke verordeningen, enz, betrekking hebbende op de scheepvaart te Rotterdam (heraf findes kun trykte Ex. paa hollandsk).

Havnepenge.

a. Dampskibe			
med indtil 650 M ³ Drægtighed	fl 0.03	pr. M ³	
med fra 650 til 1 000 M ³ Drægtighed	- 0.03 ⁵	-	-
med større Drægtighed end 1 000 M ³	- 0.03 ³ / ₄	-	-

b. Seilskibe

med indtil 600	M ³ Drægtighed	fl 0.05	pr. M ³
- fra 600— 700	- —	- 0.06	- -
- - 700— 800	- —	- 0.07	- -
- - 800— 900	- --	- 0.08	- -

med fra	900—1 000	M ³	Drægtighed	fl	0.09	pr.	M ³
-	-	1 000—1 100	-	—	-	0.10	-
-	-	1 100—1 200	-	—	-	0.11	-
-	-	1 200—1 300	-	—	-	0.12	-
-	-	1 300—1 400	-	—	-	0.13	-
-	-	1 400—1 500	-	—	-	0.14	-
-	-	større Drægtighed end 1 500	M ³	-	0.15	-	-

Havneafgiften beregnes efter Skibets Bruttodrægtighed, hvorved 1 Reg.-Ton regnes = 2.83 M³. Fartøier, der kun anløber Havnen for at reparere lidt Skade og ikke lossere eller laster samt ikke opholder sig længere i Havnegebetet end under den for Reparationen nødvendige Tid, er frie for Havneafgiftens Erlæggelse. Derimod er fuld Havneafgift forskyldt uden Hensyn til om Skibet er tomt, ballastet eller indehar Ladning. Fartøier, der under et længere Tidsrum end 1 Aar forbliver liggende i Havnen, maa for hver ny paabegyndt Periode af 3 Maaneder erlægge $\frac{1}{4}$ af ovenomskrevne Havneafgift.

Reparationer. Rotterdam har flere større og mindre Skibsværfter, hvor saavel alle almindelige Reparationer kan udføres som ogsaa de største Dampkjedler og Støbestykker kan erholdes. De fornemste af disse Slags Indretninger er:

Gebroeders Kortland,
Bonn & Mees,
Rykée & Co.

Ingen af disse Etablissementer eier en Tørdok, derimod har de alle større eller mindre Slips. Den største Slip eies af Selskabet „Scheephelling-Maatschappij“, der har følgende Tarif for Leien af dets Slips:

for de første 5 Dage		13	Cents	} for hver 5 M ³ af Brutto-Indhold.
- - derpaa følgende 30 Dage		9	—	
Efter den Tid		4 $\frac{1}{2}$	—	

Desuden betales følgende Afgift for Opslæbningen og Nedladelsen af et Fartøj:

med Brutto-Indhold:			
250—400	M ³		45 Cents
401—500	-		40 —
501—1 125	-		36 —
1 126—1 250	-		34 —
1 251—1 375	-		33 —
1 376—1 500	-		32 —
1 501—2 000	-		31 —
2 001—2 500	-		30 —
2 501—3 000	-		29 —
3 001—3 500	-		28 —
3 501—4 000	-		27 —

} for hver 5 M³
af
Brutto-Indholdet.

Ved Afgiftens Beregning for Dampskibe tages Fartøiets hele Brutto-Indhold, deri iberegnet Maskinrummet og Kulbunks. Søndagene medregnes kun ved Beregning af Dagenes Antal, ifald der paa disse er arbeidet ved Skibet.

For Benyttelsen af en af Byens 3 flydende Tørdokke betales: for de første 5 Dage 3 Cents pr. M³ pr. Dag, for de øvrige Dage 2 Cents. Ønskes to af Dokkerne benyttet sammenkoblet forhøies Afgiften med $\frac{1}{4}$. For Skibe, der er helt eller delvis ladede, forhøies Brutto-Indholdet, efter hvilket Dokafgiften beregnes, med 2.83 M³ for hver 1 000 Kilogram af Ladningens Vægt. Foruden ovennævnte Afgift for Leien af Dokkerne, beregnes følgende for selve Doksætningen samt for atter at sætte Skibet paa Vandet:

for Skibe af:

250—	400	M ³	Brutto-Indhold	9	Cents	pr.	M ³
401—	450	-	—	8 $\frac{1}{2}$	—	-	-
451—	500	-	—	8	—	-	-
501—	750	-	—	7 $\frac{1}{2}$	—	-	-
751—	1 000	-	—	7	—	-	-
1 001—	2 000	-	—	6 $\frac{1}{2}$	—	-	-
2 001—	3 000	-	—	6	—	-	-
3 001—	4 500	-	—	5 $\frac{1}{2}$	—	-	-
større Brutto-Indhold end 4 501				5	—	-	-

Den største af de flydende Dokke kan løfte 4 000 Tons foruden dens egen Vægt, de to andre henh. omtrent 4 000 og 2 000 Tons. Dokkernes resp. Længde er 140 M., 90 M. og 48 M.; med de to sidstnævnte har uden Vanskelighed været doksat Skibe, der henh. var 108 og 60 M. lange.

Skibsførerne anmodes stedse om at yde et frivilligt Bidrag til det hollandske Redningsselskab; i Almindelighed gives 2 Cts. for hver 10 Ton af Bruttodrægtigheden.

Bjergningsselskabet i Rotterdam arbejder i Forening med „Nordische Bergungsverein“ i Hamburg, og disponerer over tilstrækkeligt Materiale til at løfte de største Skibe og bjerge disses Ladninger.

Byen eier en Kultip, der udleies mod Afgift af 10 Cents pr. Ton. Ved Indladning af Kul og Cokes er det „a custom of the port“, at Indladeren sørger for, at Ladningen kommer „frit indenfor Lugerne“; kun den saakaldte „trimming“ er for Skibets Regning.

Drikkevand skaffes langs Side til fl 1.10 pr. M³.

Ballast besørges langs Side i Lægtene til fl 0.60 pr. Ton.

Skibsmæglere og Expeditører:

Krupper, van Dam & Smeer, Wambersie & Zoon, Ruys & Co., Chs. Cornelder & Son, P. A. van Es & Co. med flere.

Skibsmæglerprovisionen, deri iberegnet Indkassationskommission for Fragten, udgjør i Almindelighed 20 Cents pr. Reg.-Ton Netto eller 1 % af Fragtbeløbet, dog er det sædvanligt at herom paa Forhaand træffes en Aftale. Mindre Dampskibe pleier at betale £ 3—3, større som Regel ikke over £ 5—5. Foruden Kommissionen regnes 21 sh. = fl 12.60 for „Ind-og Udklarer“, uden Hensyn til Skibets Størrelse.

Advokater, som kan anbefales særlig for Søfartssager: L. C. Driebeek, I. C. Reepmaker, J. Knottebelt, C. E. Havelaar, med flere.

Dispachører: L. C. Driebeek, Schadee & Lambert, Loder & Bik.

Kompasser og andre Skibsinstrumenter kan faaes verificerede i det nederlandske meteorologiske Instituts Filialafdeling i Rotterdam. For Verificering af Kompasser eller Kronometer betales i Almindelighed henh. fl 15 og fl 5 (se under „Amsterdam“). Ogsaa Søkartene kontrolleres af nævnte Afdeling.

Som Vinteroplaghavn kan Rotterdam med dets mange Bassins særlig anbefales.

Importen bestaar hovedsagelig af Kaffe, The, Tobak, Ris, Pebber, Tin, Huder, Margarine, Farvetræ, Olier, Petroleum, Trælast, Harpix, Terpentintin, Jernmalm, Stenkul, Raajern, Jernvarer, Vin, Kognac, Rosiner, Korinter, Grundnødder, Linsæd, alle Slags Kornvarer, Mel, Stokfisk, Tran, Smør, osv.

Exporten bestaar af Smør, Ost, Genever, Tøndebæand, Erter, Bønner, Olier, raffineret Sukker, Huder, Manufakturvarer, Stentøi, Farvestoffer, osv.

En stor Del af saavel de ind- som udførte Varer passerer kun Havnen i Transit til Tydskland og Belgien.

Tilslut skal bemærkes, at et Firma i Maassluis, G. Dirkzwager Mzn., aarlig udgiver en i det engelske Sprog affattet „Guide to the New-Waterway“, en praktisk indrettet Haandbog, der indeholder en Flerhed af Oplysninger for Skibsførere, der besøger eller agter at besøge Rotterdam.

Medens mindre Seilskibe i Almindelighed udlosses af Skibets faste Besætning, er det sædvanligt, at der for Losningen af større Seilskibe og især af Dampskibe tages Folk fra Havnen, med hvem der saa paa Forhaand træffes Aftale saavel om Betalingen som om Lossetiden. For Tiden regnes for Udlosning af Malmladninger 7 Pence pr. Ton, deri iberegnet Veiningen, for Hvedeladninger 5 Pence pr. Ton, andre Kornvarer efter det Pag. 8 nævnte Vægtforhold, for Trælastladninger (Planker og Bord) fl 1.15 pr. Standard, for Stykgods 8 Pence pr. Ton Vægt. For Trimming af Kul- eller Cokesladninger regnes 5 Pence pr. Ton, for Indladning af Jernbaneskiner 10 Pence, Stykgods 9 Pence, Korn $4\frac{1}{2}$ Pence, alt pr. Ton.

Udgiftsregning for et norsk Seilskib paa 336 Reg.-Tons,
indkommende med en Ladning Farvetræ fra
Jamaica og udgaaende i Ballast.

Søloids, ind og ud	fl 88.20
Revier- og Havnelods do.	15.50
Havnepenge	89.15
Bugserbaad, indkommende	117.48
Do. udgaaende	60.00
Skibsmæglerprovision à 20 Cts. pr. Ton	70.00
Ind- og Udklarering	12.60
Ballast	42.05
Afgift til Redningsvæsenet	1.98
Konsulatafgift	16.22
Til Toldvagten	2.50
Telegram, Porto og Smaaudgifter	5.95

Udgiftsregning for et svensk Seilskib paa 717 Reg.-Tons,
indkommet med en Ladning Guano fra Mona-Island
og udgaaet i Ballast.

Sølds, ind og ud	fl 298.50
Revier- og Havnelods	- 22.65
Søprotest	- 21.00
Havnepenge	- 317.60
Bugserbaad, indkommende	- 246.08
Do. udgaaende	- 40.00
Skibsmæglerprovision à 20 Cts. pr. Ton	- 149.60
Ind- og Udklarering	- 12.60
Ballast	- 180.05
Afgift til Redningsvæsenet	- 14.96
Konsulatafgift	- 33.35
Til Toldvagten	- 2.50
Udlosning af Ladningen	- 441.40
Telegrammer, Brevporto, Sundhedspas, Smaaudgifter	- 33.85

Udgiftsregning for et norsk Dampskib paa 1147 Reg.-Tons,
indkommet med en Ladning Kornvarer fra Ibrail
og udgaaet i Ballast.

Sølds, ind og ud	fl 214.70
Revier- og Havnelods do.	- 17.30
Søprotest	- 18.90
Havnepenge	- 158.98
Skibsmæglerprovision £ 5—5	- 63.00
Ind- og Udklarering	- 12.60
Afgift til Redningsvæsenet	- 8.47
Opraab i Aviserne	- 5.00
Konsulatafgift	- 53.55
Ladningens Udlosning	- 516.34
Kontrolmester ved do.	- 52.50
Telgrammer, Brevporto, Sundhedpas &c.	- 22.71
Til Toldvagten	- 9.50
Til Baadmænd	- 12.00

Udgiftsregning for et svensk Dampskib paa 261 Reg.-Tons,
indkommet med en Ladning Korn og udgaaet i Ballast.

Sølds, ind og ud	fl 70.70
Revier- og Havnelods do.	- 16.22
Havne- og Bropenge	- 46.09
Søprotest	- 15.50
Skibsmæglerprovision £ 3—3	- 37.80
Ind- og Udklarering	- 12.60
Afgift til Redningsvæsenet	- 2.08
Opraab i Aviserne	- 5.00

Konsulatafgift	fl 11.05
Ladningens Udlosning	- 110.00
Bugserbaad ud af den indre Havn	- 9.00
Telegrammer, Brevporto &c.	- 3.35
Baadmænd	- 5.00
Til Toldvagten	- 5.00

Zaandam og Westzaan.

Zaandam og Westzaan staar ved en kort Sidekanal i Forbindelse med Nordsøkanalen fra Ymuiden til Amsterdam. Sølodsafgiften er den samme som for Skibe bestemte til Amsterdam, ligeledes Revierlodspenge saavidt Zaandam betræffer; for Westzaan er denne Afgift 10 % mindre. For Bugsering fra Søen til Ymuiden eller omvendt, jfr. under „Amsterdam“; Bugsering paa Kanalen fra Ymuiden til Zaandam eller Westzaan er omtrent 10 % billigere end fra Ymuiden til Amsterdam.

Skibe med indtil 7 M. Dybgaaende kan naarsomhelst naa saavel Zaan-
dam som Westzaan. Større Skibe pleier at tage en Havnelods for at bringe
Skibet paa dets Liggested i Zaandam Havn. Afgift fl 3.

Baadfolkassistance ved Ankomsten til Ymuiden, ved Farten gennem
Sluserne dersteds og opover Kanalen samt tilbage til Søen til Z. eller W.
godtgjøres som Regel med fl 42. Mindre Skibe pleier ikke at tage saadan
Assistance.

Havneafgiften udgjør paa begge Steder 5 Cents af Skibenes Netto-
drægtighed. Havnen regnes at begynde ved det saakaldte „Kruisbaken“. Ved et længere Ophold i Havnen end 3 Maaneder, skal $\frac{1}{4}$ Afgift erlægges for hver ny paabegyndt Maaned.

Reparationer udføres i Amsterdam.

Godt Drikkevand kan erholdes pumpet i Skibets Vandbeholdere til fl $2\frac{1}{2}$ pr. 1 000 Liter.

Ballast 40 Cts. pr. Ton langs Skibets Side.

Skibsmæglerfirmaer: Enno Krull og Prins de Jong. Àmons & Co. De fleste Amsterdammer Skibsmæglere har desuden Filialer i Zaandam og Westzaan. Provisionen udgjør som Regel 1 % af Fragten, for større Skibe efter nærmere Overenskomst £ 3 à £ 6. Desuden erlægges fl 12 à fl 18 til en Skibsmægler i Ymuiden, der besørger Toldformaliteterne iagttagne, Lodspengene udlagt &c.

Advokater og Dispatchører: se under Amsterdam.

Importen til Zaandam bestaar af Trælaster, Ris, Frø og Korn, til Westzaan af Trælaster.

Export med hele Ladninger foregaar ikke fra noget af Stederne.

Udgiftsregning for et 4885 M³ Netto stort Dampskib ankommet med en Ladning Ris og afgaaet i Ballast.

Lodspenge ind og ud	fl 392.70
Havneafgift à 5 Ct.	- 244.30
Baadfolkassistance ind og ud	- 42.00
Bugserbaad ved Forhaling i Havnen	- 30.00
Skibsmæglerprovision	- 36.00
do. i Ymuiden	- 18.00
Søforklaring	- 23.00
Smaaudgifter &c.	- 40.00
Konsulatafgift	- 73.57

Udgiftsregning for et 1045 M³ Netto stort Seilskib, ankommet med en Ladning Trælaster, afgaaet i Ballast.

Lodspenge ind og ud	fl 175.38
Bugserafgift do.	- 117.06
Havneafgift	- 52.32
Skibsmæglerprovision	- 36.00
do. i Ymuiden	- 7.00
Baadfolkassistance, ind og ud	- 12.00
Ballast 110 Tons à 40 Ct.	- 44.00
Smaaudgifter	- 6.74
Konsulatafgift	- 15.75

Udlosning af Planker og Bord koster som Regel 90 Cts. pr. Std., af Riga-Bjelker 80 Cts. pr. Tylt, af svenske eller finske Bjelker 70 Cts. pr. Tylt, af Ris 20 Cents, hvortil til Veining 10 Cents pr. Ton.

Dordrecht.

Dordrecht ligger ved den nordlige Maas-arm, „Merwede“ kaldet, omtrent 24 Eng. Mil fra Helvoetssluis og 34 Eng. Mil fra det yderste Seilmærke i Indløbet til Helvoetssluis, det saakaldte „Goereesche Gat“. Lodsen for Dordrecht kommer ombord 2 tyske Mil udenfor de yderste Seilmærker og fører Skibet til noget østenfor Helvoetssluis, hvor Revierlodsen kommer ombord; for Revierlodsafgiften jfr. Tarif D i „Regulations for the Pilotage-Service“. Fartøier, hvis Dybgaaende ikke overstiger 16 Eng. Fod, kan naarsomhelst fare op til Dordrecht, med almindeligt høit Vande er der 21½ Fod i Farvandet, med Springflod 22½ Fod.

Foruden det under almindelige Bestemmelser nævnte Politireglement for Landets Kanaler og Floder, gjælder for Farten paa Dordrecht Særreglementet for Seilladsen paa Merwede, de Noord og Nieuwe Maas, fastsat ved Kgl. Res. af 6 Mai 1892.

Havnepenge udgjør: for Dampskibe af indtil 650 M³ Bruttoindhold 3 Cents, af 651—1 000 M³ 3½ Cents og for større Dampskibe 3¾ Cents; for Seilskibe af indtil 664 M³ Bruttoindhold 3½ Cents, af 665—1 107 M³ 4½ og for større Seilskibe 5½ Cents. Forbliver et Fartøi længere end 3

Maaneder i Havnen er fuld Havneafgift atter forekyldt for hvert paafølgende Tidsrum af 3 Maaneder eller Del deraf. Fartøier, der ankommer og afgaar i Ballast, eller der uden at lade eller losse i ikke længere Tid end 2 Døgn opholder sig i Havnen eller benytter sig af et til Skibsfartens Gavn bestaaende Værk, erlægger kun halv Afgift.

Mindre Reparationer udføres af C. Gips & Zonen, H. J. Koopman og C. Arbouw; for større Reparationer maa Skibene forhale til Rotterdam (se under Rotterdam). Slips eller Tørdokke findes ikke i Dordrecht.

Skibsmæglere: Gerard Mauritz, van der Slik & Co., Visser & van der Sande, W. H. van der Horst van Lil. I Almindelighed beregnes som Skibsmæglerprovision, deri indbefattet Inkassation af Fragten, 10 Cents pr. Reg.-Ton for større Skibe og 1 % af Fragten for mindre Skibe, samt ligesom i Rotterdam fl 12.60 for Ind- og Udklarering. Desuden beregner Skibsmæglerens Agent i Helevoetssluis sig fra fl 12 til fl 25 i Provision for sit Bryderi, Udlæg til Lodspenge, Assistance ved Affattelse af Tolddokumenterne o. s. v.

Advokater: Mr. A. C. Crena de Jongh, Mr. A. van der Elst og Mr. A. A. Moll.

Dispatchør: Mr. J. M. Rens.

Drikkevand. Godt filtreret Elvevand erholdes som Drikkevand til 20 Cents pr. M³; bragt langs Siden desuden fl 5.

Ballast erholdes bragt langs Siden til fl 1 per 2 000 KG om Sommeren (fra 1 April til 30 Septbr.) og fl 1.25 om Vinteren (fra 1ste October til 31 Marts).

Bugserafgift udgjør:

	for Skibe af indtil 300 R.-Ton.	for hver R.-Ton over 300.
fra Søen til Helvoetssluis	fl 120	22 Cents
- Helvoetssluis til Dordrecht	- 108	16 —
- Dordrecht til Helvoetssluis (i Ballast)	- 84	12 —
- Helvoetssluis til Søen	- 80	10 —

For Bugsering udenfor de yderste Seilmærker beregnes for indgaaende Skibe 10 Cents, udgaaende 7½ Cents pr. Reg.-Ton pr. Time. Bugserbaaden benytter sine egne Kabler uden extra Afgift. Overenskomst til lavere Pris end ovennævnt kan somme Tider gjøres, især ved udgaaende. Endel ældre Bugserbaade med forholdsvis svage Maskiner besørger Bugsering mod en 20 % lavere Tarif.

De fornemste Indførselsvarer er Trælast, Kul, Ris og Pibeler; og Udførselsvarer Kokes, Jern, Torvstrø, Hø, Straa; største Delen saavel af de importerede som exporterede Varer passerer kun Stedet i Transit til eller fra de tyske Rhinprovincier og det østlige Belgien.

Skibsførere, der skal besøge Dordrecht, tilraades at anskaffe sig et Ex. af en af Havnemesteren dersteds udgivet Cirkulære „Hints for Captains, bound for Dordrecht“.

For Udlosning af Bjelker beregnes som Regel 80 Cents pr. Tylt, for Planker og Bord 80 Cents pr. P. Std.

Udgiftsregning for et Seilfartøi paa 1000 R.-Tons, indkommende med en Ladning Trælast og udgaaende i Ballast.

Sølodspenge, ind og ud	fl 210.40
Revier- og Havnelodspenge do.	- 65.50
Havne- og Broafgift	- 157.65
Bugsering, indkommende	- 500.00
do. udgaaende	- 90.00
Skibsmæglerprovision à 10 Cts. pr. Ton	- 100.00
Ind- og Udklarering	- 12.60
Provision til Agenten i Helvoetssluis	- 25.00
Ballast	- 120.00
Konsulatafgift	- 42.33
Til Redningsselskabet	-

Udgiftsregning for et Dampskib paa 1000 Reg.-Tons, indkommet med en Ladning Trælast og udgaaet i Ballast.

Sølodspenge, ind og ud	fl 144.90
Revier- og Havnelodspenge do.	- 57.90
Havneafgift	- 116.20
Skibsmæglerprovision £ 5—5	- 63.00
Ind- og Udklarering £ 1—1	- 12.60
Bugserbaad i Havnen	- 24.00
Provision til Agenten i Helevoetssluis	- 6.00
Konsulatafgift	- 42.33
Til Redningsselskabet	- —
Smaaudgifter	- —
Udlosning af Ladningen P. Std. à 80 Cts.	- —

Terneuzen.

Terneuzen (Ter-Neuzen eller Neuzen) ligger ved Scheldeflodens sydlige Bred omtrent 12 Eng. Mil fra dens egentlige Munding samt ved Indgangen til Kanalen til de belgiske Byer Zelzaete og Gent. Sølodsen pleier at komme ombord i de nordifra kommende Skibe ved Schouwenbank eller Westkappel, og ved Ostende eller Dungeness ombord i de fra den engelske Kanal kommende Fartøier. Skibsførere, der skal losse i Terneuzen, bør ikke antage en belgisk Lods, da de derved udsætter sig for at maatte betale to Gange Lodsafgift, til det belgiske og til det nederlandske Lods-væsen; skal Skibet kun passere Terneuzen til Zelzaete eller Gent eller anden belgisk Havn kan efter den mellem Nederlandene og Belgien bestaaende Overenskomst dog en nederlandsk eller belgisk Lods benyttes. Sølodsen fører Skibet til Vlissingen Red og overgiver her Kommandoen til Revierlods, som bringer Skibet til Terneuzens ydre Havn, dog kun med Høivande ind i selve Havnen; ved Lavvande tør kun Havnelods føre Skibet til dets Liggested i Havnen eller ved en af Kaierne. For saadan Havnelods's Tjenester erlægges fl 2.50. Revierlodsafgiften beregnes efter den for det 6te Lodsdistrikt fastsatte særskilte Tarif E.

Skibe med indtil 6.30 M. Dybgaaende kan med almindeligt Lavvande komme ind i den ydre Havn; ved større Dybgaaende end 5.61 M. maa dertil dog først erholdes Havnemesterens Tilladelse.

Skibe, der skal losse indenfor Kanalsluserne, maa ikke have større Dimensioner end 90 M. Længde og 11.50 M. Brede samt ikke større Dybgaaende end 5.61 M.

Havneafgiften udgjør for Dampskibe fl 0.35, for Seilskibe fl 0.48 for hver 10 Kubikmeter af Bruttodrægtigheden; ved et kortere Ophold i Havnen end 60 Timer erlægges kun Halvparten. Besøger et Skib Havnen for 3die Gang i samme Kalenderaar beregnes $\frac{3}{4}$, for 4de Gang $\frac{1}{2}$, de øvrige Gange $\frac{2}{5}$ af Afgiften, med yderligere Nedsættelse for Skibe der har besøgt Havnen flere end 26 Gange i samme Aar. Sluspenge udgjør for Dampskibe 3 Cents (= fl 0.03), for Seilskibe 4 Cents (= fl 0.04) for hver 10 Kubikmeter af Bruttodrægtigheden.

Fast Tarif for Bugsering fra og til Søen findes ikke; saadan Bugsering forekommer sjelden. Ved N. O. Vind lader Skibe sig som Regel bugsere fra Havnen til Reden (Havnen ligger i Retning S. V. til N. O.) mod £ 1 à £ 4 Afgift efter Skibets Størrelse.

Mindre Reparationer kan foretages ved enkelte mindre Skibsværfter eller paa en i den indre Havn findende Sandbænk. Slips eller Tørdok findes ikke. Skibe, der tiltrænger større Reparation, maa forhale til Gent eller til Vlissingen.

Bjergningsselskabet „Maassluis“ i Maassluis repræsenteres af Firmaet van Ysselstein & Co. Er Besøg af Kvarantænelæge paabudt, sker saadant Besøg gratis.

Ballast koster fl 0.75 pr. Ton.

Godt Drikkevand kan erholdes til gratis Afhentning ved Jernbanens Vandpumper.

Søforklaring aflægges i Terneuzen ved derværende Underdomstol (Kantongerecht).

Advokater: Mr. J. P. Dronkers i Terneuzen, samt Mr. Jacq de Witt Hamer, Mr. W. A. van Hoek, Mr. F. N. van der Bilt og Mr. K. W. Brevet i Middelburg, under hvilken Bys Overret Terneuzen ressorterer.

Dispachører findes ikke i Terneuzen. Som Regel besørges Havarifordeling, &c. af et af Dispachørfirmaerne A. Genicot, Jacq Lauglois eller E. van Peborgt & fils i Antwerpen.

Norske eller svenske Forsikringsselskaber er ikke repræsenterede i Terneuzen.

Skibsmæglere: van Ysselstein & Co., L. Schalk, van Cantfort & Koch. Skibsmæglerprovisionen beregnes i Almindelighed ad 75 Centimes (37 Cents) per Registerton, deri iberegnet Indkassationskommission paa Fragten eller for Dampskibes Vedkommende efter nærmere Overenskomst.

Importen bestaar af Raajern, Jern- og Zinkmalm, Kul, Trælast, ildfaste Murstene, Beg, Tjære, Kluder, Gjødningsstoffer, Jute, Hamp og Hør o. s. v. Exporten: Glas, Jernvarer, Marmor, Gadesten, Hø, Straa, Fosfater, Torvstrø, Øl, Oljer, Farvestoffer o. s. v. De allerfleste Ind- og Udførselsvarer gaar i Transit til og fra Belgien, Tydskland, Frankrige samt for en ikke ubetydelig Del til Schweitz og Italien.

Udgiftsregning for et Dampskib paa 453 R.-Tons, kommende
fra Hernøsand med Trælast og afgaaet i Ballast.

Lodspenge, ind- og udgaaende	fl 136.90
Baadfolk til Manøvrering, do.	- 12.50
Havnelodsafgift	- 5.32
Havneafgift	- 75.62
Konsulatafgift	- 19.48
Klarering	- 100.00

Udgiftsregning for et Seilskib paa 153 R.-Tons, kommende
fra Fredriksstad med Pitprops og afgaaet til
Great Yarmouth med Fosfat.

Lodspenge, ind- og udgaaende	fl 69.31
Baadfolk til Manøvrering do.	- 10.64
Havnelodsafgift	- 2.66
Havneafgift	- 26.97
Konsulatafgift	- 6.79
Klarering à frs. 0.75 per Reg.-Ton	- 57.37

Delfzyl.

Delfzyl ligger ved Floden Eems omtrent 7 geogr. Mil fra Søen. Skibe, bestemte til Delfzyl, maa ikke antage en tysk Lods, da de i saa Fald udsætter sig for at maatte betale Lodsafgift til begge Staters Lodsvæsen. Sølodsen fører Skibet lige til Delfzyl Red, mindre Skibe ogsaa ind i Havnen, større Skibe pleier at tage en Havnelods, Afgift fl 3. Floden Eems er meget dyb, saa Skibe med hvilketsomhelst Dybgaaende kan naa til Delfzyl Red; for at kunne komme ind i Havnen med Lavvande maa Skibe dog ikke have større Dybgaaende end 5.4 M., med Høivande 6.5 M. Ved langvarig stærk østlig Vind er Vandstanden ofte indtil 0.75 M. ringere. Efter Udmudringen om Sommeren pleier der at være 6.5 M. ved Lavvande.

Bugserafgiften fra Søen til Delfzyl Red eller omvendt udgjør £ 3 à £ 6 efter Skibets Størrelse. Bugsering fra Reden og ind i Havnen koster fl 10 for de første 100 Reg.-Tons og 5 Cents for hver Reg.-Ton mere, samt fra Havnen til Reden fl 7 for de første 100 R.-T. og 5 Cents for hver R.T. mere.

Havneafgift udgjør 15 Cents for Skibe af indtil 100 M³ Drægtighed, 1/2 Cent per M³ for Skibe af 191—200 M³, 1 Cent for 201—400, 1 1/2 Cent for 401—600, 2 Cents for 601—1 000, 2 1/2 Cents for Skibe af 1 001—1 500 M³ Drægtighed samt 3 Cents for Skibe, der er større end 1 501 M³.

Ballast koster 67 1/2 Cents pr. Ton.

Drikkevand 40 Cents per 150 Liter langs Siden.

Skibsmæglere: Pott & Smaal, Wynne en Barends, P. Stratingh & Co., P. J. Vos.

Provisionen udgjør 1 % af Bruttofragten, for større Skibe $\frac{1}{2}$ %.

Advokater i Appingadam (5 Km. fra Delfzyl) Mr. R. T. Mees og Mr. J. P. Cleveringa. Dispatchører findes ikke.

Søforklaring maa aflægges ved Underdomstolen i Appingadam.

Hverken Tørdok eller Slips for Søskibe findes.

Stedets Import bestaar af Trælast og Kul, og dets Export af Cokes, Havre, Straa, Mel, Papir og Torvstrø.

Delfzyl ligger ved Indgangen af Kanalen til Groningen (15 Eng. Mil). Søskibe, der ikke har større Dybgaaende end 13 Fod, kan benytte Kanalen; Slusens Bredde er $10\frac{1}{2}$ M. Bugserbaad til Groningen koster 25 Cents pr. Reg.-Ton, benyttes samme Baad for udgaaende bevilges som Regel 25 % Rabat.

Udgiftsregning for et 482 R.-Tons stort Seilskib, ankommet med en Ladning Trælast og afgaaet i Ballast.

Lodspenge ind og ud	fl 185.20
Havnelods	- 4.00
Bugserbaad fra og til Reden	- 52.50
Havnepenge	- 34.22
Drikkevand	- 26.40
Skibsmæglerprovision 1 % af Fragtbetøbet	- —
Konsulatafgift	- 20.40

Udgiftsregning for et 1257 Reg.-Tons stort Dampskib ankommet med Ladning og afgaaet i Ballast.

Lodspenge ind og ud	fl 321.60
Bugsering fra Reden til Havnen med 3 Dampere	- 192.00
Bugsering til Reden	- 64.85
Havnelods	- 5.00
Havnepenge	- 106.62
Drikkevand	- 36.00
Søforklaring samt Reiseomkostninger til Appingadam	- 8.15
Baadfolkassistance ind og ud	- 27.80
Skibsmæglerprovision $\frac{1}{2}$ % af Bruttofragten	- —
Konsulatafgift	- 53.21
Halv Andel i Maalingen af Ladningen	- 31.28

Harlingen.

Harlingen ligger ved Zuiderzee omtrent 2 Sømil fra Nordsøen. Sølodsen fører Skibet til „Vlie-Red“, hvor „Binnenlodsens“ kommer ombord; om Afgiften jfr. Tarif B. En saakaldt „Slikloods“, med hvem der paa Forhaand træffes Aftale om Løn (6 à 12 Gulden), fører Skibet tilslut paa dets Liggested i Havnen. Istedetfor saadan Lods bruges ogsaa Dokarbej-

dere, som ofte reiser Skibet imøde lige til Vlie Red for at tilbyde sine Tjenester til Ladningens Losning, og er godt kjendte med Farvandet.

Skibe med 4.2 M. Dybgaaende kan med almindelig Høivande komme ind i Havnen, dog uddybes Indløbet nu til 5.5 M. Skibe, hvis Dybgaaende ikke tillader at seile op til Harlingen, pleier at losse en Del af Ladningen ved „Blauwe Slenk“, omtrent 1 Sømil fra Havnen. Lægter af 80 à 100 Tons Deadweight derfra til Harlingen fl 60 à fl 80. Er intet nærmere aftalt i Certepartiet er disse Lægterudgifter for Skihets Regning.

Havneafgift udgjør 6 Cents pr. Kubikmeter Brutto for Skibe, der ankommer og afgaar med Ladning, $4\frac{1}{2}$ Cent for Skibe, der ankommer med Ladning og afgaar i Ballast eller omvendt. Ved Benyttelsen af en Kai erlægges desuden $3\frac{1}{2}$ eller $2\frac{1}{2}$ Cents per Kubikmeter, alt eftersom Skibets Ladning bestaar af Ost, Varer i Baller, Pakker, Sækker eller Fade, eller af andre Varer. Sluspenge udgjør 60 Cents for Skibe af mindst 110 M³ Drægtighed, 30 Cents for mindre Skibe.

Bugserafgiften udgjør 22 à 25 Cents per Reg.-Ton fra eller til Vlie-reden; fra Harlingens Red til ind i Havnen erlægges fl 10 à fl 12 af Skibe, der er mindre end 150 R.-Tons drægtige, fl 12 à fl 14 af 150—249 R.-Tons Skibe, og fl 14 à fl 16 af større Skibe. Afgiften forhøies med 5 % naar Bugserbaadens Kabler benyttes. Til Baadfolk ved Forhaling af Skibet ind i og ud af Havnen betales i Almindelighed fl 2.50.

Mindre Reparationer kan udføres ved D. & L. Altas og S. & F. Zwanenburgs Skibsværfter. Tørdok eller Slips for større Skibe findes ikke.

Ballast koster 70 Cents per Ton ved Skibets Side.

Drikkevand (Regnvand fra Cisterner) kan ikke altid erholdes.

Advokater: A. H. van Kleffens.

Dispachører findes ikke.

Skibsmæglere: T. Vellinga & Co., Gebrs. Scheuer, J. & S. Wiarda, Repko & Co., m. fl. Provisionen udgjør i de fleste Tilfælde 1 % af Fragtbeløbet, en enkelt Gang efter nærmere Overenskomst noget mindre.

Fornemste Exportartikler: Smør, Ost, Papir, Poteter og Potetemel, Tagsten, Straa, Torstrø, do. Import: Trælast, Bomuldsgarn, Kornvarer, Kul & Kokes, Petroleum &c.

Udgiftsregning for et Seilskib paa omtrent 800 M³ ankommet og afgaaet med Ladning.

Lodspenge ind og ud	fl	89.10
Bugserbaad ind og ud	-	55.00
Baadfolk ved Forhaling & Havnelods	;	7.50
Havneafgift	-	65.92
Konsulatafgift	-	11.98
Skibsmæglerprovision 1 % af Fragten	-	—

Udgiftsregning for et Dampskib paa 1623 M³ ankommet med
Ladning, afgaaet i Ballast.

Lodspenge ind og ud	fl 146.35
Lægtene fra Bl. Slenk samt Arbeidsfolk	- 154.00
Baadfolk & Havnelods	- 12.50
Havneafgift	- 131.84
Konsulatafgift	- 24.26
Skibsmæglerprovision 1 % af Fragten	—

Purmerend.

Purmerend ligger i Provindsen Nord-Holland ved Kanalen fra Amsterdam til Nieuwediep („den Nord-Hollandske Kanal“) og kan naaes enten ved at anløbe Nieuwediep og fortsætte sydover paa nævnte Kanal eller ved at anløbe Ymuiden, benytte Nordsøkanalen lige til Amsterdam og derfra fortsætte omtrent 16 Km. nordover paa Kanalen til Nieuwediep; fra sidstnævnte Sted ligger Purmerend omtrent 66 Km., fra Ymuiden 40 Km. Om Sølodsafgift jfr. under Amsterdam og Nieuwediep. Kanallodsafgift beregnes efter Tarif C; for et bugseret Seilskib med 4.8 M. Dybgaaende udgjør Kanallodspengene fra Nieuwediep fl 19.60, for et Dampskib fl 18.27, og fra Ymuiden henh. fl 29.14 og fl 25.95. Skibe, der vil benytte den Nordhollandske Kanal, maa ikke have større Længde end 65 M., Bredde end 15 Meter og Dybgaaende end 4.8 M.

Kanal- og Sluseafgiften udgjør paa den Nordhollandske Kanal 7 Cents per hver 10 M³ af Skibets Bruttodrægtighed for Dampskibe og 9 Cents for Seilskibe.

Om Bugsering fra Søen til Ymuiden og derfra til Amsterdam, jfr. under „Nieuwediep“ og „Amsterdam“; Bugserafgift fra Amsterdam til Purmerend bestemmes efter nærmere Overenskomst; den udgjør for et Fartøj af omtrent 300 R.-Tons som Regel fl 150 à fl 180, frem og tilbage fl 220 à fl 270.

Skibsmægler: Willem Smit. Courtagen høist 1 % af Fragtbeløbet.

Advokater og Dispatchører findes ikke, heller ikke Skibsværfter o. l.

Reparationer udføres i Amsterdam.

Drikkevand og Ballast kan ikke erholdes og indtages naar man passerer Amsterdam eller Nieuwediep for udgaaende.

Vlissingen.

Vlissingen ligger ved Scheldeflodens Munding paa den høire Bred. Sølodslen pleier at komme ombord ved Wielingen (24 Eng. Mil fra Havnen) eller allerede ved Dungeness (106 Eng. Mil) og bringer Skibet til Vlissingen Red; en Revierlods fører Skibet derfra ind i Havnen eller til Indgangen af Kanalen til Middelburg. Om Afgift til sidstnævnte Lods, jfr. Tarif E i

Regulations for the Pilotage-Service &c. Det samme som er sagt under „Ter-Neuzen“ angaaende ikke at benytte en belgisk Sølods gjælder ogsaa for Vlissingen.

Skibe med 15 Fods Dybgaende kan stedse komme ind i Havnen og med 24 Fod ved Høivande, ved Springflod 26 Fod. For at kunne passere Slusene til den indre Havn maa Skibe ikke være længere end 120 M., bredere end $19\frac{3}{4}$ M. og ikke stikke dybere i Vandet end 7.1 M. Fast Tarif for Bugsering fra og til Søen samt ind i og ud af Havnen findes ikke og herom pleier man at træffe Aftale.

Alle mulige større og mindre Reparationer kan foretages ved Etablissementet „de Sheldes“ Værfter; dets Tørdok er 74 M. lang, 16 M. bred og 4 M. dyb. Dokafgiften udgjør:

Tons.	1 Dag	2 Dage.	3 Dage	4 Dage	5 Dage.	10 Dage.	15 Dage	Hver følgende Dag.
	Frs.	Frs.	Frs.	Frs.	Frs.	Frs.	Frs.	Frs.
150 og mindre	95	129	169	201	233	392	582	63
151— 200 .	127	159	222	256	290	459	660	68
201— 250 .	169	201	258	294	330	510	726	72
251— 300 .	182	212	296	334	372	563	792	76
301— 350 .	212	243	349	392	434	646	897	83
351— 400 .	243	275	402	447	491	713	980	89
401— 500 .	286	317	444	495	546	800	1 103	99
501— 600 .	349	370	519	571	624	889	1 206	106
601— 700 .	413	434	582	639	696	982	1 325	114
701— 800 .	476	497	677	741	804	1 122	1 498	123
801— 900 .	519	561	762	828	893	1 221	1 615	131
901—1 000 .	593	614	825	895	965	1 314	1 731	138
1 001—1 100 .	656	698	931	1 005	1 079	1 450	1 894	148
1 101—1 200 .	720	741	942	1 022	1 103	1 505	1 985	159
1 201—1 300 .	772	794	967	1 058	1 149	1 604	2 138	169
1 301—1 400 .	825	847	999	1 096	1 194	1 680	2 256	186
1 401—1 500 .	889	910	1 037	1 143	1 249	1 778	2 408	207
1 501—1 600 .	931	952	1 084	1 194	1 304	1 854	2 510	216
1 601—1 700 .	974	995	1 143	1 257	1 371	1 943	2 622	222
1 701—1 800 .	995	1 016	1 164	1 280	1 397	1 979	2 673	229
1 801—1 900 .	1 016	1 037	1 185	1 304	1 422	2 015	2 726	237
1 901—2 000 .	1 058	1 079	1 228	1 350	1 473	2 087	2 821	243

I Middelburg, der med en $24\frac{1}{2}$ Fod dyb Kanal staar i Forbindelse med Vlissingen (Afstand 4 Eng. Mil) findes en Tørdok, der er 126 M. lang, 20 M. bred og kan optage Skibe med 15 Fods Dybgaende.

Doktariffen er som følger:

T o n s .	For 2 Dage.	For 3 Dage.	For 4 Dage.	For 5 Dage.	De følgende Dage til og med den 14de.	Efter den 14de Dag.
	pr. Dag.	pr. Dag.	pr. Dag.	pr. Dag.	pr. Dag.	pr. Dag.
	Gld. Ct.	Gld. Ct.	Gld. Ct.	Gld. Ct.	Gld. Ct.	Gld. Ct.
fra 250— 300	49.00	41.00	35.50	32.75	15.25	30.25
- 301— 350	56.75	47.25	41.75	38.50	17.50	30.25
- 351— 400	64.00	53.25	47.00	43.50	20.00	30.25
- 401— 450	71.25	59.25	52.25	48.50	22.50	30.25
- 451— 500	78.50	65.25	57.50	53.50	25.00	30.25
- 501— 600	92.25	76.75	68.00	63.50	30.25	30.25
- 601— 700	106.00	88.25	78.50	73.50	35.50	35.50
- 701— 800	119.75	99.75	89.00	83.50	40.75	40.75
- 801— 900	133.50	111.25	99.50	93.50	46.00	46.00
- 901—1 000	147.25	122.75	110.00	103.50	51.25	51.25
- 1 001—1 100	161.00	134.25	120.50	113.50	56.50	56.50
- 1 101—1 200	174.75	145.75	131.00	123.50	61.75	61.75
- 1 201—1 300	187.00	156.50	140.75	132.75	66.75	66.75
- 1 301—1 400	199.25	167.25	150.50	142.00	71.75	71.75
- 1 401—1 500	211.50	178.00	160.25	151.25	76.75	76.75
- 1 501—1 600	223.75	188.75	170.00	160.50	81.75	81.75
- 1 601—1 700	236.00	199.00	179.25	169.50	86.75	86.75
- 1 701—1 800	246.75	209.25	188.50	178.50	91.75	91.75
- 1 801—1 900	257.50	219.50	197.75	187.50	96.75	96.75
- 1 901—2 000	268.25	229.75	207.00	196.50	101.75	101.75
derefter pr. 100 Tons	10.50 mere	10.00 mere	9.00 mere	8.00 mere	5.00 mere	5.00 mere

Benyttes ovennævnte to Dokke af et Dampskib, lægges 35 % til dettes Netto-Drægtighed i Register-Tons ved Afgiftens Beregning.

Havneafgiften i Vlissingen udgjør $4\frac{1}{2}$ Cent for Skibe af ringere Drægtighed end 500 M³, 5 Cents for 501—1 000 Tons store Skibe og $5\frac{1}{2}$ Cent for Skibe, der har større Drægtighed end 1 000 Tons. Skibe, der ikke opholder sig længere end 60 Timer i den indre Havn eller kun anløber Havnen for at reparere, betaler kun halv Havneafgift. Har et Skib allerede besøgt Havnen to Gange tidligere i samme Kalenderaar, erlægges ved den 3die Reise $\frac{3}{4}$, den 4de $\frac{1}{2}$ og den 5te samt følgende Reiser $\frac{2}{5}$ af ovennævnte Afgift.

Skibsmæglere: John P. Best & Co., de Groof & Co., Wm. H. Muller & Co. Provisionen udgjør som Regel 1 % af Fragtbeløbet, hvortil kommer fl 12 for Ind- og Udklarering (se herom under Rotterdam).

Advokater: Mr. W. A. van Hoek og Mr. Jacq de Witt Hamer i Middelburg. Dispatchører findes ikke i Vlissingen eller Middelburg. Som Regel opgjøres Havarifordeling ved en i Rotterdam bosat Dispatchør.

Ballast koster 75 Cents pr. Ton i Skibet.

Drikkevand af fortrinlig Kvalitet erholdes langs Side til fl 1.25 for første Kbm. og 75 Cents for de øvrige M³.

Fornemste Exportartikler: Østers, Fisk, Ræker, Smør, Ost, Kjød, Hø, etc., do. Importartikler: Kul, Petroleum, Træløst etc.

Udgiftsregning for et 1124 Reg.-Tons stort Dampskib,
ankommet med en Kulladning og afgaaet i Ballast:

Lodspenge ind og ud	fl	82.53
Baadmænd ved Forhaling, do.	„	18.00
Havneafgift	„	107.20
Skibsmæglerprovision £ 6.	„	72.00
Losning 1 022 Tons à 10 d	„	511.00
Konsulatafgift	„	47.58

Do. for et 820 Reg.-Tons Seilskib, ankommet med Træløst
(til Middelburg) og afgaaet i Ballast:

Lodspenge ind og ud	fl	264.54
Baadfolk ved Forhaling, do.	„	27.00
Bugsering fra Reden til Middelburg	„	120.00
Do. fra Middelburg til Reden	„	84.00
Kanalpenge til Middelburg	„	102.13
Kaipenge i Do.	„	14.00
Skibsmæglerprovision £ 7.	„	84.00
Konsulatafgift	„	34.71

Nieuwediep.

Nieuwediep eller Helder, ligger paa den nordligste Spids af Provindsen Nord-Holland lige ved Nordsøen. Ved almindeligt Lavvande kan Skibe komme ind i Havnen med 6 M. Dybgaaende, ved Høivande med 7 M., ved Springflod med 7½ à 8 M.

Sølodsen fører Skibet lige ind i Havnen.

Bugsering fra Søen ved de yderste Seilmærker til ind i Havnen eller til Slusen: for Skibe af indtil 740 M³ Indhold fl 66, større Skibe 89 Cents for hver 10 M³ men ikke over fl 132. Fra Reden til Slusen: fl 26 for Skibe af indtil 740 M³ Drægtighed, for større Skibe 35 Cents for hver 10 M³. Bugsering til Søen fra den indre Havn koster fl 66 for Skibe af indtil 850 M³ Drægtighed, større Skibe 78 Cents for hver 10 M³, men ikke mere end fl 116, til Reden henholdsvis fl 26 og 30½ Cents for hver 10 M³. For Bugsering udenfor de yderste Seilmærker beregnes indgaaende 47 Cents for hver 10 M³ per Time, udgaaende 36 Cents. Saavel indkommende

som udgaaende Skibe tiltrænger i Almindelighed Assistance af Baadfolk til Skibets Manøvrering; disse aflønnes efter nærmere Aftale med mellem fl 12 og fl 24 efter Skibets Størrelse.

Havnepenge udgjør 1 Cent for hver M³ af Skibets Bruttodrægtighed, Sluspenge (dersom Skibet skal fortsætte Reisen via „Nordhollandske Kanal“ til Alkmaar, Purmerend, Edam, eller andre Steder) 2 Cents pr. M³.

Handelsfartøier kan efter af Marine-Ministeren erholdt Tilladelse benytte Marine-Etablissementets Tørdok, der kan løfte 3 450 Tons; dens Længde er 113½ M., Bredde 23 M. og Dybde 6.45 M. Afgiften udgjør fl 15 for Skibe af indtil 600 R.-Tons Drægtighed, fl 25 for Skibe af 600 til 1 000 R.-Tons, fl 35 for 1 000—1 500, fl 45 for 1 500—2 000, fl 60 for 2 000—2 500, fl 80 for 2 500—3 000, fl 100 for Skibe af større Drægtighed end 3 000 R.-Tons; for Tilsynet ved Doksætningen og naar Skibet atter sættes paa Vandet skal erlægges fl 50 af Skibe af større Drægtighed end 1 000 R.-Tons og fl 25 for Skibe af ringere Tonnage.

Slips findes ikke i Nieuwediep.

Skibsmæglere: Dunker & Goedkoop, Zurmuhlen & Co. Skibsmæglerprovisionen udgjør som Regel 1 % af Fragtbeløbet, for større Skibe efter nærmere Aftale. Foruden nævnte Provision regnes fl 1.50 for Besørgelse af Indklaringsformaliteterne.

Advokater og Dispachørs findes ikke i Nieuwediep.

Drikkevand af udmærket god Kvalitet (fra Sanddunerne) skaffes lang Side til fl 1 per M³.

Ballast skaffes langs Side til fl 0.60 i „Binnenhaven“ og fl 1 i Buitenhaven.

Slusene, der giver Adgang til „Binnenhaven“ samt til den ovenfor nævnte Kanal til Alkmaar &c., har en Længde af 69.6 M., Bredde 16.9 M. og Dybde 6.5 M.

Nieuwediep har, siden Kanalen fra Ymuiden til Amsterdam blev aabnet i 1876, tabt enhver Betydning som Amsterdams Forhavn eller Handelshavn. Som Nødhavn ligger Stedet imidlertid udmærket.

Det allerede under Afsnittet Amsterdam omhandlede Bjergningsselskab „Salvage & Towing Co.“ har endel af sit Materiale stationeret i Nieuwediep.

Udgiftsregning for et Seilfartøi paa 252 Tons, ankommende med en Ladning Træl原因 og afgaaende i Ballast.

Sølodspenge, ind- og udgaaende	fl 68.22
Baadfolk, do.	„ 17.00
Bugsering, do.	„ 132.10
Havne- og Sluspenge	„ 16.66
Søprotest	„ 7.55
Skibsmæglerprovision 1 % af Fragten	„ 20.00
Indklarering	„ 1.50
Konsulatafgift	„ 10.71
Ballast	„ 51.00
Brevporto, Telegrammer etc.	„ 5.68

**Udgiftsregning for et Dampskib indkommende med
1 120 Tons (Vægt) Kul og udgaaende i Ballast:**

Sølodspenge, ind- og udgaaende	fl	93.46
Baadfolk, do.	„	24.00
Havne- og Sluspenge	„	46.37
Skibsmæglerprovision	„	60.00
Indklarering	„	1.50
Losning af Ladningen 1 120 Tons à 50 Cent	„	560.00
Leie af Kurve, etc.	„	30.00
Konsulatafgift	„	41.53
Brevporto, Telegrammer, etc.	„	5.55

Maassluis.

Maassluis ligger ved „Nieuwe Maas“, 9 eng. Mil nedenfor Rotterdam og $7\frac{1}{2}$ eng. Mil fra Nordsøen. Sølodsen fører Skibet til Reden; herfra og til Liggestedet i Havnen tager større Skibe som Regel en Havnelods, Afgift fl 3.50. Med Høivande kan Skibe af indtil 4.5 M. Dybgaaende komme ind i Havnen, med Lavvande 3.5 M.

Bugsering fra Søen koster om Sommeren fl 55 for 100 Reg.-Tons og ringere Drægtighed samt 15 Cents for hver Reg.-Ton over 100, om Vinteren fl 72 og 20 Cents; fra Maassluis til Søen beregnes henh. fl 45 og 11 Cents om Sommeren, fl 57 og 13 Cents om Vinteren. Der beregnes intet extra for Brug af Bugserdamperens Kabler.

Havneafgiften udgjør for Dampskibe af 450 M³ eller ringere Drægtighed 4 Cents pr. M³, for 451 -700 M³ $4\frac{1}{2}$ Cents, for 701 M³ og større 5 Cents pr. M³, for Seilskibe af indtil 1 200 M³ 5 Cents, for større Fartøier 6 Cents pr. M³.

Skibsmægler: G. Dirkzwager Mzn. Provisionen udgjør, dersom ingen Aftale er truffen paa Forhaand, 2 % af Bruttofragten.

Advokater og Dispatchører: se under Rotterdam.

Ballast koster 60 Cents pr. Ton langs Siden.

Drikkevand af god Kvalitet 50 Cents pr. M³ frit i Skibet i Havnen.

Fornemste Exportartikler: Sild og Fisk.

do. Importartikler: Salt og Is.

**Udgiftsregning for et 385 R.-Tons stort Dampskib,
ankommet med en Ladning Is og afgaaet i Ballast:**

Lodspenge ind og ud	fl	78.20
Baadfolk ved Forhaling	„	4.00
Havneafgift	„	65.45
Skibsmæglerprovisionen	„	37.80
Konsulatafgift	„	16.30
Omkostninger ved Ladningens Veining	„	6.72
Leie af Kurve ved Losningen	„	3.00
Smaaudgifter	„	4.39

Udgiftsregning for et 372 Reg.-Tons stort Seilskib,
ankommet med en Ladning Is og afgaaet i Ballast:

Lodspenge ind og ud	fl 170.10
Bugsering do.	” 54.00
Baadassistance	” 1.00
Havnepenge	” 52.70
Skibsmæglerprovision	” 30.00
Leie af Kurve & Veining	” 6.25
120 Tons Ballast à 60 Cents	” 72.00
Konsulatafgift	” 15.75
Smaaudgifter	” 2.82

Schiedam.

Schiedam ligger ved den lille Flod Schie lige ved dens Udløb i Nieuwe Maas; Afstand fra Nordsøen 14 Eng. Mil. Sølodsen fører Skibet til Maas-sluis og overgiver der Kommandoen til Revierlodsen, som bringer det til Schiedams Red; en Havnelods fører Skibet paa dets Liggested i Havnen; Afgift til denne, ind og ud fl 5 à fl 9.50. Om Revierlodsafgiften, jfr. Tarif D i den tidligere nævnete Bog „Regulations for the Pilotage-Service &c.“

Bugsering fra Søen til Schiedam koster om Sommeren fl 70, samt 18 Cents for hver Reg.-Tons over 100, om Vinteren henh. fl 92 og 24 Cents; for Farten fra Schiedam til Søen findes ikke nogen fast Tarif, dog beregnes i Almindelighed £ 3 for 100—300 R.-T. Skibe, £ 4.10 for 300—500 R.-Tons Skibe og £ 10 for 500 til 1 000 R.-T. Skibe. Bugserbaad ved Forhaling i Havnen koster fra fl 5 til fl 12 efter Skibets Størrelse. Mindre Seilskibe kan med gunstig Vind seile fra Søen lige til Schiedam Red og omvendt, og behøver de da kun en Bugserbaad for at komme ind i Havnen.

Schiedam Red ligger ved Farvandet fra Søen til Rotterdam; for Skibenes Dybgaaende jfr. under „Rotterdam“.

Havneafgiften udgjør for Dampskibe af indtil 1 000 M³ Drægtighed 4 Cents, af 1 000—1 400 M³ 4½ Cents og større end 1 400 M³ 5 Cents per M³ Brutto, for Seilskibe 7 Cents per M³. Skibe, der delvis losses eller lader, betaler kun proportionel Havneafgift; har et Skib 8 Gange i samme Kalenderaar erlagt fuld Havneafgift, er det frit for yderligere Er-læggelse deraf.

Ballast koster 60 Cents frit ombord.

Drikkevand af god Kvalitet koster fl 1.60 pr. M³ ved Kvantiteter af 1 til 10 M³, fl 1.40 ved 10—15 M³, fl 1 ved større Kvantiteter.

Skibsmæglere: A. Prins & Co., den Breems, Kolkman og van der Burg, Jansen & van der Burg. Provisionen udgjør 1½ à 2 % af Brutto-fragten for Skibe fra Østersøen o. l. Farvande, 1 % for Langreisskibe; desuden beregnes fl 12.60 for Ind- og Udklarering (jfr. herom under Rotterdam).

Advokater for Søretsanliggender og Dispachører findes ikke i Schiedam; jfr. under Rotterdam.

Mindre Reparationer ogsaa af Maskindele kan foretages ved G. I. Vincent & Co.s Etablissement; større Reparationer maa foretages i Rotterdam. I Lighed med Rotterdam anmodes Kapteinerne om at erlægge 1 Cent per Reg.-Ton i Afgift til det holl. Redningsselskab.

Importen bestaar hovedsageligen af Trælast, Rug, Byg og Mais, Exporten af Genever, Hø, Straa & Klid.

Udgiftsregning for et Seilskib paa 176 Reg.-Tons,
ankommet og afgaaet med Ladning.

Lodspenge ind og ud	fl	62.76
Bugsering indkommende	-	30.00
do. i Havnen	-	5.00
Havnelods, ind og ud	-	7.50
Havnepenge 7 Cents per M ³ Netto	-	34.99
Notering af Søprotest	-	1.80
Skibsmæglerprovision 2 % af indk. Fragt	-	29.62
Ind- og Udklarering	-	12.60
Afgift til Redningsselskabet	-	1.76
Konsulatafgift	-	7.45

Udgiftsregning for et Dampskib stort 568 R.-Tons, ankommet
og afgaaet med Ladning.

Lodspenge ind og ud	fl	97.86
Havnelods do.	-	9.50
Havneafgift 5 Ct. per M ³ Brutto	-	105.67
Søforklaring og Oversættelse deraf	-	18.00
Skibsmæglerprovision 1 %	-	45.83
Ind- og Udklarering	-	12.60
Afgift til Redningsvæsenet 1 Ct.	-	5.68
Konsulatafgift	-	11.55
Udlosning 4½ pence per Ton	-	197.10
Indladning	-	315.00

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1893 m. M.,

No. 23. udgivet ved Departementet for det Indre.

1894

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

Barcelona.*)

Skrivelse 11 November 1894.

Jeg har i Korsbaand tilstillet Departementet et Exemplar af den nye spanske Toldlov. Ligeledes oversender jeg vedlagt et Uddrag i Oversættelse deraf, indeholdende de Forskrifter, der især kan være af Interesse for de til Spanien bestemte Førere af Skibe, Rederier og Exportører. Jeg tillader mig at henlede Opmærksomheden paa, at nu Skibsfornødenhederne, Vaaben og Ammunition skal opgives i Forbindelse med Manifestet istedetfor som tidligere i særskilt Fortegnelse. I saadanne Fortegnelser skal fremdeles opgives Navnene paa medbragte Passagerer, deres Reise-effekter, samt den ombordværende Proviant og Tobak, hvilken sidste ikke maa overstige 3 Kg. for hver af Besætningen og 2 Kg. for hver Passager.

Uddrag af den nye spanske Toldforordning af 15 Oktober 1894.

Art 59. Føreren paa ethvert fra Udlandet kommende lastet Fartøj, enten det medbringer sin Ladning for Transit, for Kreditoplag for Omladning eller til umiddelbart Forbrug, skal ved Ankomsten til spansk Farvand være forsynet med et af ham opsat og egenhændig underskrevet Manifest indbefattende hele Ladningen, private Eiendele og Kommissionssager, som Fartøjet medfører.

Føreren paa Fartøj i Ballast, ligeledes kommende fra Udlandet, er ogsaa forpligtet til at være forsynet med samme Dokument ved Ankomst til spansk Farvand.

Manifestet for Fartøj med Ladning bør være viseret af den spanske Konsul paa Afgangsstedet, om saadan der findes ansat, i modsat Fald af Lokalmyndigheden, af Stedets Toldadministration eller af en i venskabeligt Forhold til Spanien staaende Nations Konsul. Under Benævnelsen Konsul forstaaes Konsul, Vicekonsul og Konsularagent.

*) Se No. 10 pag. 427, 435.

Fritagne for Konsuls Paategning af Manifestet er Fartøier kommende i Ballast, ligesom de, der medfører Varer, hvis Importafgifter ei overstiger 50 Pesetas for 1 000 Kg., dersom Fartøiet ei medfører andre Varer underkastede denne Formalitet.

Kornvarer af alle Slags og Mel er underkastet Konsuls Visering af Manifestet.

Førere af Dampskibe, som anløber spanske Havne blot for at indtage Ladning og Passagerer kan istedetfor Manifest medhave en Fortegnelse over Lasten (Sobordo) ledsaget af numererede Konnossementer, dog maa Fortegnelsen være viseret og Konnossementerne stemplede og numererede af nævnte Funktionærer.

Art 60. Naar et Fartøi anløber flere udenlandske Havne, kan Førenden efter Godtbefindende opsætte og lade visere Manifestet over hele Ladningen i den sidste som anløbes, og fra hvilken han tiltræder sin Reise til Spanien, eller ogsaa medføre et Manifest fra hver af de forskellige Havne, hvor Ladning indtages. I dette sidste Tilfælde bør Konsulerne i det Manifest, som de viser, og i det fra de foregaaende Havne, notere deres Følgeorden for at forhindre at ei alle bliver afleverede.

Art 62. Manifestet er Grundlaget for hele Importdokumenteringen. Bør nødvendigvis opgive:

1) Fartøiets Slags og Navn, dels Drægtighed, Nationalitet, Hjemsted, Besætningens Antal, Førerens og Konsignatørens Navn, samt den Havn eller de Havne, hvorfra Fartøiet kommer.

2) Den Havn eller de Havne, hvortil Varerne er bestemte.

3) Løbenummer paa Konnossementet eller Konnossementerne for hvert Parti eller Bestemmelseshavn.

4) Stykketal, Slags, Mærker, Nummer og Bruttovægt af alle Kolli som findes ombord, indbefattende Besætningen tilhørende Handelseffekter og Kommissionssager; Varernes Slags og Art, samt Modtagernes Navne, eller Betegnelsen at de ere bestemte til „Ordre“, alt særskilt for hvert Bestemmelsssted. Kolliernes Antal og Vægt udtrykkes med Bogstaver og Ziffer.

Det tillades aldrig at betjene sig af Udtrykket „Varer“ (mercancias) eller andre af den samme Ubestemthed.

Tobak betegnes i Manifestet under dette Navn, og Kolonialvarer med deres specielle Benævnelser (Sukker, Kakao, Kaffe, Kanel, Nelliker, Peber og The).

Garn, Vævningstoffer og Possementmagerarbejde med deres respektive Benævnelser.

Traad, med deres respektive Benævnelser af Lin, Hamp, Jute eller af andre Slags.

Petroleum, med Forskjel af urenset og renset.

Hvad angaar Brændevin, Alkohol og spirituøse Drikkevarer, opgives detaljeret Kolliernes Antal, Vægt og Indhold i Liter.

Ladninger, som bestaar af løse Varer, angives efter Stykketal, Vægt eller Maal, ifølge den Enhed, som Toldtariffen anvender for lignende Varer, uden at det er nødvendigt at opgive Vægten i det Tilfælde, at Varerne ei fortoldes efter Vægt.

Ladninger af Trævarer løse i Fartøiet angives efter det Stykketal, hvoraf de bestaar.

Den Vægt som angives i Manifestet for Varer løse i Fartøiet, skal tjene som Grundlag for Toldbehandlingen.

Kolli indeholdende Garn, Vævningstoffer, Possementmagerarbejde, Tobak, Sukker, Kakao, Kaffe, Kanel, Peber, The eller Nelliker, betegnes særskilt, uden at sammenfatte dem med andre, som indeholder forskellige Varer, skjøndt de maatte være bestemte for den samme Person.

Dersom en og samme Kolli indeholder forskellige Varer, og deraf nogle af de i foregaaende Paragraf specificerede, angives disse detaljeret med Slags og Vægt.

Exploderende og antændelige Varer eller Stoffer, som er farlige at behandle, angives med deres respektive Benævnelser, under Skipperens Ansvar for Undladelse heraf.

I Fortsættelse af Manifestet angives:

1) Antal Passagerer som Fartøiet medfører og af deres Reisegods, særskilt for hvert Bestemmelsested, eller Anmærkning om at der ikke medfølger nogen.

2) Vægt af Ballastjern som medføres, eller Anmærkning om at saadant ei findes.

3) Kvantum af Slags og Skibsfornødenheder, samt Vaaben til Fartøiets Brug og Forsvar.

Som Skibsfornødenheder betragtes:

Ankere, Kjettinger, Spirer, Planker og Bord, Tougværk, Reservesail, Beg, Tjære, Maling, Olie, Talg, Vandfæde, Hamp og Drev, tomme Fæde og Sække til at fylde med Varer ombord, samt i Almindelighed alle de Artikler som Toldforvalteren, i Betragtning af deres Antal og Fartøiets Drægtighed, vil kunne anse som bestemte til at anvendes ombord.

Art 64. Ved alle Manifestets Poster skal Eierens eller Konsignatærens Navn angives.

Dersom Konnossementet er udstedt „til Order“, angives denne Omstændighed i Manifestet, og ansees som Konsignatær den, der melder sig som Konnossementets Indehaver ifølge det seneste Endossement. Det tilledes ikke at konsignere nogen Kolli indeholdende Vævningstoffer „til Order“.

Art 65. Al Skrift mellem Linierne, Tillæg eller Forandringer, som ei bekræftes af Konsulen, betragtes som uden Værd.

Art 66. Dersom Rederiet, Afladeren eller Konsignatæren bemærker at nogen Feiltagelse er begaaet i det viserede Manifest som Skipperen fører med, kan de derom gjøre skriftlig Anmeldelse til Toldforvalteren paa Bestemmelsestedet, eller til den Konsul der har viseret Manifestet, eller til General Tolddirektionen. I Rettelsen skal betegnes Nummer og Slags af de Kolli hvori Feiltagelsen er begaaet, Bruttovægt og Slags af de Varer de indeholder.

Direktionen er berettiget til at indrømme eller negte den begjærede Rettelse, naar Fartøiet endnu ikke var ankommet til spansk Havn i det Øieblik Anmeldelsen gjøres.

Art 67. Strax ved Ankomsten til Havn, og paa samme Tid som Manifestet afleverer Føreren:

1) En Navnefortegnelse over de Passagerer som medfølger Fartøiet for at afsættes i samme Havn, med Opgave paa Antallet af enhvers Reisegods, eller Anmærkning om at ingen medføres.

2) En Fortegnelse over den Proviant som findes ombord, med udførlig Opgave over Mængde og Slags.

Som Proviant betragtes følgende Artikler:

Olie, Brændevin, Ris, Sukker, Lys, Kaffe, Sten og Trækul, fersk og saltet Kjød, Øl, Chokolade, hermetiske Madvarer, Syltetøi, Skibsbrød, Korn, Mel, Æg, tørrede Grønsager, Likører, Smør, Brød, Potetes, Makaroni, Fisk, levende Kvæg og Fjærkræ til Ernæring, Salt, Cider, Tobak, The, Vin, Edikke, samt øvrige Artikler tjenende til Spise, Drikke og Brænde.

Art 69. Originalmanifestet kan være affattet i det spanske, franske, engelske eller i den Nations Sprog, hvortil Fartøiet. hører.

Dersom under Skibsfornødenheder og Proviant opgives Effekter, der ei kan ansees som saadanne, betragtes de som ikke angivne, og paa-lægges Skibsføreren det Ansvar, som Straffebestemmelserne foreskrive for at have undladt at optegne dem i det viserede Manifest.

Med Hensyn til Tobak, der medføres som Proviant, iagttages følgende Forskrifter:

1) Skibsføreren og hver Mand af Fartøiets Besætning kan til eget Forbrug ombord medføre tre Kilo forarbejdet Tobak af hvilket som helst Slags, og om Passagerer medfølger, kan som Proviant medføres to Kilo for hver af disse, og skal det hele Kvantum angives i Proviantlisten.

Toldforvalteren er, ifald han forefinder nogen af de manifesterede Artikler i uforholdsmæssigt stort Kvantum, berettiget til at deponere Overskuddet over hvad han anser for nødvendigt under Fartøiets Henliggen i Havnen, i lukkede Rum, som forsegles for at aabnes naar det forlader Havnen.

2) Naar Tobak medføres i større Kvantum end ovenfor omtalt, kan det ei opgives som Proviant, men skal angives for Transit i det viserede Manifest, med alle de foreskrevne Formaliteter.

3) Ved Fartøiets Afgang til Udlandet skal det godtgjøres, at det rigtige Kvantum Tobak og Proviant forefindes ombord, og hvis det ikke findes, paadrager Skipperen sig Ansvar ifølge Straffebestemmelserne.

Art 71. Toldforvalteren kan paa hvilkensomhelst Tid lade iværk-sætte Visitation ombord, og om han skulde anse det fornødent, lade for-segle Luger, Skodder, og andre aflukkede Rum i Fartøiet, indtil Udlosningen begynder.

Den nævnte Toldvisitation kan siden fornyes saa ofte det maatte findes nødvendigt.

Før eller efter Toldvisitation har Toldforvalteren Ret til at undersøge Fortegnelsen over Lasten, Konnossementerne, Skibsjournalen og Fartøiets Bemandingsliste.

Art 95. Enhver Vare, som i Skipperens Manifest er opgivet som bestemt til en vis Havn, skal angives til Toldbehandling i samme Havn.

Nedenstaaende Varer tillades desuagtet at udlosses til Toldbehandling, eller ogsaa at transporteres videre til anden spansk eller udenlandsk Havn, i samme Fartøi eller andet:

1) De som kommer „til Order“.

2) De, som, om end kommende til bestemt Konsignation henhører til følgende Slags Varer:

Brændevin, Bomuld, Sukker, Svovl, Klipfisk, Kakao, Kaffe, Kul, Korn, Huder, Stav, Guano, Trævarer, Malm, Petroleum, Peber og Salt.

I saa Tilfælde bør Konsignatøren herom fremsætte skriftlig Anmodning til Toldforvalteren, som giver Tilladelsen, efter at han har gjort sig bekendt med Dokumenterne, og efter at han har erholdt Garanti for Toldens samt Mulkens Erlæggelse i spansk Havn, eller for at Varens Ankomst til udenlandsk Havn vil blive godtgjort ved Certifikat.

Den nævnte Garanti ophører i Tilfælde af tilbørlig bekræftet Skibbrud, men det afhænger af General Direktionen, hvorvidt samme efter Godkjenning af de presterede Beviser skal ophæves.

Art 69. Naar der er Spørgsmaal om at udlosse i forskellige spanske Havne den Slags Varer som omhandles i foregaaende Artikel, kan dette tillades paa følgende Vilkaar:

1) I Henhold til hvad der for enhver Toldbehandling er foreskrevet, skal til Grund for samme lægges det Originalmanifest, som er afgivet i den første Havn.

2) Fartgiets eller Ladningens Konsignatær skal hos Toldforvalteren anholde om Tilladelse til at fortsætte Reisen med hele eller Restladningen til en anden eller andre spanske eller udenlandske Havne, forbinde sig til at erlægge Toldafgifter for det i Manifestet angivne Kvantum tilligemed de Bøder, som vil blive at erlægge for Forskjel, hvis der ikke inden den Tid, som Toldforvalteren bestemmer, indleveres Bevidnelse angaaende det Kvantum som er blevet toldbehandlet i spanske eller udenrigske Havne.

3) Beregning for at bestemme Forskjel og ilægge Bøder, hvis derom bliver Tale, opgjøres i den første spanske Toldbod, i hvilken den i foregaaende Paragraf omhandlede Garanti er udstedt, til hvilken alle de øvrige skal indsende Attest om det Kvantum, som er blevet toldbehandlet i enhver af disse. Naar dette har fundet Sted, og Opgjøret er tilendebragt, annulleres den stillede Garanti, saafremt Resultatet er overensstemmende.

For at expedere Fartøiet i de Havne som anløbes, er det nok at der af Toldboden gjøres Anmærkning i Transitmanifestet om, at en Del af Lasten er udlosset, uden at det er nødvendigt at opgive Kvantum.

Dersom en Del af disse Ladninger medføres for Udlandet har Konsignatøren at aflevere Certifikat, udfærdiget af kompetent Myndighed og viseret af spansk Konsul, over den i Udlandet udlossede Del, hvilken fradrages det i Manifestet angivne Kvantum, og skal det resterende tjene til Grund for Beregningen af Forskjellen, og for Anvendelse af Straffebestemmelserne.

Art 176. Ved „Transit“ forstaaes Transport af udenlandske Varer, med Bestemmelse til andre Lande, i Fartøi der berører spanske Havne.

Art 177. Transitten tillades paa følgende Betingelser:

1) At Skipperen i Manifestet opfører de for Transit medhavende Kolli paa samme Maade som de, der angives for umiddelbar Import i Spanien, og med foreskreven Konsulvisering.

2) At Varernes Bestemmelsessted ikke er den samme Havn, hvor de indskibes, eller nogen af de, hvilke Fartøiet under Reisen allerede har anløbet.

3) At de Fartøier som medfører Kolonialvarer, Petroleum, Vævningsstoffer eller Tobak, er af mindst 100 Tons Drægtighed.

Art 178. Ved Transit af Tobak af alle Slags, iagttages desuden følgende Regler:

1) At alle Kolli stues særskilt i Skibsrummet, saaledes at deres Tilstedeværen ombord med Lethed kan paavises ved Visitationen.

At Transporten sker udelukkende med Dampskib. Under ingen Omstændighed kan Bruttovægten af hver Kolli være mindre end 11.50 Kilo, og skal der paa Emballagen anmærkes deres virkelige Vægt.

2) At Fartøiets Konsignatær stiller Garanti for Afgivelse af Bevis af den spanske Konsul eller af det udenlandske Toldkammer godtgjørende Tobakkens Udlosning.

Ved Udstedelsen af den nævnte Garanti ansættes hvert Kilogram til 20 Pesetas, Tobakken være af hvilket som helst Slags, og uden Hensyn til den virkelige Værdi.

Art 228. Transport af Varer mellem spanske Havne kan kun foregaa med Nationens egne Fartøier.

Ikkedestomindre tillades det at føre under fremmed Flag fra en spansk Havn til en anden og til de Baleariske Øer:

Passagergoods, Malm, hydraulisk Kalk, Bygningstømmer, naturlig og kunstig Gødning, Stenkul, mineralsk Tjære og Beg af Landets Produktion.

Art 272. Varer, som presenteres til Toldbehandling i havareret Tilstand, skal være berettigede til en Reduktion af Toldafgifterne i Forhold til den lidte Skade eller Værdiforringelse, saafremt følgende Regler iagttages:

1) Skipperen skal som Forsættelse til sit Manifest anmærke, at han har gjort Protest, eller at han har til Hensigt at gjøre den saasnart han gaar iland, paa Grund af lidt eller befrygtet Havari af Ladningen.

2) Skipperen skal afgive Protest i den første Havn som Fartøiet anløber. Det tillades ei at aabne Lugerne før Søforklaringsformaliteterne er tilende.

3) For at en Skibsfører kan opnaa Fritagelse for Toldafgifter, eller for Bøder, som er fastsatte for løse Varer eller for Kolli, der er opførte i Manifestet, men ei forefindes paa Grund af tvungen Overbordkastelse, vil det være uundgaaelig nødvendigt at han bemærker som Forsættelse til det nævnte Dokument, at han har gjort Protest for Havari og Overbordkastelse eller at han har til Hensigt at gjøre saadan, saasnart han gaar iland, i Overensstemmelse med det foreskrevne i denne Artikels 1 og 2 Paragraf.

Toldforvalteren skal paatage sig at gennemgaa Skibsjournalen, i hvilken Føreren er pligtig til at have indtaget de med Hensyn til Skibet og Ladningen fattede Beslutninger.

Straffebestemmelser.

Art 304. Føreren af Fartøi kommende fra Udlandet begaar Overtrædelse og erlægger Bøder, i efterstaaende Tilfælde, og med de Beløb, som i det Følgende nævnes:

1) Dersom Skipperen ved Ankomsten til spansk Farvand eller Havn ei medfører i viseret Stand Manifestet, eller eventuel Fortegnelse over Lad-

ningen (Sobordo), eller hvis han undlader at præsentere nævnte Dokument i det Tilfælde samme ei behøver at være viseret, skal han erlægge 500 Pesetas.

Dersom Fartøiet medfører Vævningsstoffer eller Kolonialvarer (Sukker, Kakao, Kanel, Nelliker og The) skal han yderligere bøde fra 5 til 100 Pesetas for hver Kolli eller Fortoldningsenhed naar der er Tale om løse Varer, alt efter Ladningens Størrelse og Sagens Omstændigheder.

2) For at undlade at indlevere Afskrift eller Afskrifter af Manifestet, eller Oversættelse deraf naar det er forfattet paa et fremmed Sprog, inden 24 Timer, skal Føreren betale 100 Pesetas.

3) Naar Føreren ei overleverer Generalkopien af Manifestet i Toldboden i Transithavnen, skal han bøde 250 Pesetas.

4) Dersom Kolli indeholdende Tobak, Kolonialvarer, Traad og Garn, Vævningsstoffer, Possementmagerarbejde, Petroleum, Brændevin, Alkohol og spirituose Drikkevarer ikke angives i Manifestet med de Benævnelser og nærmere Omstændigheder som i Art 62 foreskrives, eller angives under andre Navne, ilægges Skipperen Bøder fra 5 til 100 Pesetas for hver Kolli, og lignende Bøder, om i Manifestet angives som Kolliernes Indhold nogen af de nævnte Slags Varer, men de ved Undersøgelse findes at indeholde andre.

5) Dersom der i Kolliernes Bruttovægt viser sig en Difference overstigende 10 %, den være Overskud eller manglende af det som opgives i Manifestet, erlægger Skipperen en Mulkt fra 10 til 2 000 Pesetas, ifald han skulde have angivet anden Vægt end den i Konnossementerne opgivne. Det samme er Tilfælde, ifald der i Manifestet ikke opgives Varernes Vægt og Benævnelse. I modsat Fald afkræves Konsignatøren Bøderne.

6) Dersom Skipperen uden Toldbodens Tilladelse forandrer Ankerplads, skal han bøde fra 25 til 100 Pesetas.

7) Dersom han ikke foreviser Skibsjournalen og øvrige Dokumenter, vil han have at erlægge 100 Pesetas, og det tillades ham ei at afgaa før de nævnte Dokumenter forevises.

8) Dersom han undlader strax ved Ankomsten at afgive en Fortegnelse over Passagererne og det til enhver af dem hørende Antal Kolli, erlægger han 50 Pesetas, og forbliver ansvarlig ligeoverfor Passagererne med Hensyn til den Skade og Tab som deres Tilbageholdelse maatte foraarsage dem.

9) Optager Skipperen ikke i Manifestet det medhavende Ballastjern, eller dersom han ikke angiver den rette Vægt, erlægger han fra to til fem Gange Toldafgiften for det manglende eller Overskuddet.

10) For Skibsfor nødenheder og Proviant som ei befindes indtagne i Manifestet, eller i Fortegnelsen, erlægger han fra to til fem Gange den tilsvarende Toldafgift.

11) Dersom Tobak af hvilkensomhelst Slags forefindes ombord og ikke er angiven i det viserede Manifest, eller opgives i Manifest som ei er forsynet med Konsulvisering, konfiskeres den. Desuden paalægges Skipperen, Konsignatøren eller Fartøiets Rederi en Mulkt af 100 til 25 000 Pesetas.

Samme Straf idømmes, hvis Tobak tilhørende Provianten overstiger det i Art 70 medgivne Kvantum, og hvilket ikke angives i det viserede Manifest, eller opgives i Manifestet som ei er viseret.

Naar ved Fartøiets Afgang ei forefindes ombord Proniantoverskuddet af Tobak, straffes det som Smugleri.

12) For hver Kolli som paatræffes ombord og som ei er indtagen i Manifestet, erlægges fra to til fem Gange den i Tarifen bestemte Afgift af de Varer som den indeholder.

13) For hver Kolli der er opført i Manifestet men ikke forefindes ombord, erlægges Toldafgifterne for de angivne Varer, naar de kan bestemmes, men i modsat Fald Bøder fra 50 til 500 Pesetas, alt efter Sagens Omstændigheder.

Dersom de Kolli som mangler, indeholder Tobak, straffes det som Smugleri.

14) Naar der forekommer Forskjel mellem den i Manifestet angivne Vægt af løse Varer, hvilken tjener til Grund for Toldbehandlingen, og Resultatet af Udlosningen, erlægges dobbelte Toldafgifter af Overskuddet.

15) Er Forskjellen Undervægt, erlægges Toldafgifter af det manglende.

De i begge foregaaende Artikler foreskrevne Straffe paalægges Skipperen, naar han har angivet i Manifestet anden Vægt end den i Konnossementet opgivne. I modsat Fald afkræves Konsignatøren Toldafgifterne.

Bøder erlægges ikke, naar Forskjellen ei overstiger den i Art 306 tilladte.

16) Naar der, i den angivne Vægt af hele Ladningen for hver Havn, resulterer Overskud af mere end 10 %, skal Føreren erlægge femdobbel Losningsafgift (Impuesto de descarga) for Overskuddet.

17) Dersom de paa Luger og Skodder af Toldboden, i fornødent Fald, anbragte Segl og Stempler befindes brækkede eller borttagne, erlægges 2 500 Pesetas, samt er Skipperen forresten ansvarlig for de øvrige Forseelser, som maatte være begaaede.

18) Dersom Forseglinger anbragte paa de medhavende Kolli befindes brækkede, erlægges 500 Pesetas for hver enkelt, samt forøvrigt Bøder for andre Forseelser, der maatte være begaaede.

19) Dersom Passagerer ilandsættes eller Varer udlosses fra Fartøi, som ligger i Kvarantæne, paa et andet Sted end det herfor af vedkommende Autoriteter anviste, bøder Skipperen fra 250 til 2 000 Pesetas.

Art 306. 1) Bøder erlægges ikke naar Forskjellen ei overstiger: 4 % for Varer kommende fra Havn i Europa, Asien ved Middelhavet, Afrika ved Middelhavet og det atlantiske Ocean indtil Cap Bojador, samt 5 % for vegetabiliske og mineralske Olier, Brændevin, Klipfisk, Fedt, Sæbe, Smør og Salt, kommende fra samme Havne; 8 % for Varer kommende fra de øvrige Havne i Asien, Afrika, Amerika og Oceanien, samt 10 % for Brændevin.

Art 311. De som udfører spanske Produkter eller Effekter tilsøs, de være underkastede Toldafgifter eller ei, begaar Overtrædelse og paadrager sig Mulk i de Tilfælde som nedenfor angives:

2) For uden Tilladelse af Toldboden at indtage toldfrie Varer, betales fra to til fem Gange Lasteafgift.

3) Naar Skibsføreren afgaar uden at have opfyldt samtlige Forskrifter og Formaliteter som Toldforordningen fastsætter, skal en Mulkt af 125 Pesetas affordres Fartøiets Konsignatær som subsidiær ansvarlig for de Afgifter og Mulkter som Føreren pligter at betale.

Art 313. I Transitfart paadrager Skipperen sig følgende Ansvar og Bøder:

1) Dersom Fartøier af mindre end 100 Tons à 2.83 m³ Drægtighed ankommer til spansk Havn medførende for Transit Kolonialvarer, Petroleum, Vævningsstoffer eller Tobak, skal Føreren afkræves de tilsvarende Toldafgifter af førstnævnte Varer; Tobak konfiskeres, og desuden paalægges Skipperen en Mulkt af 500 til 25 000 Pesetas.

Disse Straffebestemmelser anvendes ikke naar Fartøiet anløber i Nødstilfælde, der er tilstrækkelig bevist.

2) For hver Kolli, som i Manifestet angives for Transit, men som ved Toldvisitation ikke forefindes ombord, bøder Skipperen 500 Pesetas, og naar der handles om løse Varer, fra to til femdobbelte Toldafgifter af det manglende.

3) For hver Kolli som paatræffes ombord, og som ei er opført i Manifestet, erlægger Skipperen en Mulkt af fra 50 til 500 Pesetas, efter Varernes Slags og Sagens Omstændigheder. Med Hensyn til løse Varer erlægges tilsvarende Toldafgifter.

4) Dersom den for Transit medførte Tobak ikke er angivet i viseret Manifest, paalægges Skipperen den i Art 304 No. 11 foreskrevne Straf.

5) Naar ved Fartøiets Ankomst den for Transit manifesterede Tobak ei forefindes ombord, paalægges Skipperen en Mulkt af fra 100 til 25 000 Pesetas, alt efter det manglende Kvantum og Sagens Omstændigheder, og naar ved Fartøiets Afgang ei forefindes ombord hele det ved Ankomsten for Transit medførte Kvantum, straffes det som Smugleri.

6) Dersom Tobak af alle Slags transporteres i Transit med Bestemmelse til den samme Havn hvorfra Fartøiet kommer, eller nogen af dem som det under Reisen allerede har anløbet, paalægges Skipperen en Mulkt af fra 100 til 5 000 Pesetas.

Art 317. Ved Omladning af Varer paadrager Skipperen sig Ansvar og Bøder i følgende Tilfælde:

1) Naar Omladning af toldfrie Varer fra et Fartøj til et andet foretages uden Toldbodens Tilladelse, paalægges Føreren paa det Fartøj, som afleverer eller modtager dem, Bøder fra 25 til 250 Pesetas.

2) Naar der opstaar Forskel i Kolliernes Antal eller i løse Varer som ei ere manifesterede for Omladning, skal de for Indførselen bestemte Regler anvendes.

Art 362. Ved Beregning af Losningsafgifter (Impuesto de descarga) for Trælast, ansættes en Kubikmeters Vægt af Furu til 657 Kilogram, og af Gran (Pinus alba L.) til 498 Kilogram.

Art 434. Alle de Maal og Vægtenheder som anvendes ved Toldbehandling, ligesom i samtlige Dokumenter, Skibsførernes Manifeste eller Varefortegnelser indbefattede, skal være de metrisk-decimale, med Undtagelse af Fartøiets Drægtighed, hvilken kan opgives i Register Tons.

San Juan, Porto Rico.

Aarsberetning dateret 6 November 1894.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedstationen med Ladning 8 norske Skibe dr. 3 702 Ton og til Vicekonsulaterne med Ladning 2 dr. 788 Ton og i Ballast 5 dr. 3 565 Ton. Ialt 15 dr. 8 055 Ton, hvoraf 6 Dampskibe dr. 2 943 Ton.

Der afgik fra Hovedstationen med Ladning 5 norske Skibe dr. 2 640 Ton og i Ballast 4 dr. 1 406 Ton, og fra Vicekonsulaterne med Ladning 5 dr. 3 626 Ton og i Ballast 2 dr. 739 Ton, ialt 17 dr. 8 411 Ton, hvoraf Dampskibe 7 dr. 2 947 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter \$ 195.18.

Jeg beklager at Stedets Handel hvert Aar gaar tilbage. Grundene hertil er flere, især de slette Veie til det Indre, der vanskeliggjør Handelen herfra og drager den til vore Nabohavne Arrecibo og Mayaguez. Jernbanen til det sidste Sted letter den direkte Handel med Detaillisterne i Distrikterne, som før købte i større Udstrækning hersteds og de Kommuneafgifter, der opkræves der i Byen, bevirker at Kjøbere paa Landet forsyner sig i de smaa Landsbyer, hvor de kan skaffe sig det Fornødne uden den Municipalafgift, som de her maa erlægge. Det System at lægge saadan Skat paa alle Fødevarer, Drikkevarer og Petroleum er derhos bekosteligt og mangelfuldt; Udbyttet svarer aldrig til Beregningen, da der altid findes Udveie til at undgaa Betjentenes Opmærksomhed. Heraf forklares Kommunens Mangel paa Evne til at gjøre noget til Udbedring af Veiene, ligesom Provindsregjeringens Ligegyldighed mod denne By og dens Forbindelser med det Indre og Mangel paa Fremfærd hos Distriktets Indvaanere er Grunden til, at Intet gjøres for Anlæg af Vei til Pepino og Laris, der bevilgedes i 1892, men aldrig blev udført.

Intet er indført direkte fra Norge. Af de ovenanførte Grunde antages Indførselen i det Hele stadig at være aftaget, men statistiske Opgaver herover kan ikke erholdes.

Exporten af Kaffe var i Aaret kun 32 108 Kvintaler. Priserne var høje og fordelagtige, nemlig fra 26—30 \$ f. o. b., dog antagelig fordelagtigere for Planterne end Kjøbmændene, der nu opgiver at arbeide med ringe Udbytte.

Af Sukker udførtes 28 062 Kvintaler. Høsten var ringe, men foruden det opgivne Kvantum sendtes betydelige Mængder centrifugalt Sukker pr. Jernbane til Mayaguez og solgtes ligesom Muscovado Sukker til lokalt For-

brug. Med de gode Priser fra April til Juni udbragtes vistnok den ringe Høst til mere end i 1892.

Af Tobak udførtes 14 042 Kv., af Kokosnødder 213 870 Kv.

Helbredstilstanden paa Stedet og i Omegnen var tilfredsstillende. Af offentlige Arbejder foretoges Intet. Den fornemste Vei til Kaffecentrene, hvortil er bevilget \$ 40 000 aarlig, er, som nævnt, endnu ikke paabegyndt.

Mayaguez. Den væsentlige Indførsel til Stedet i 1893 bestod af: Ris £ 110 000, Ost £ 4 000, Mel £ 60 000, Kerosenolie £ 2 000, Papir £ 2 000, Flesk £ 21 000, Olie £ 7 000, Øl £ 6 000, Cigarer og Cigaretter £ 10 000, Stav og Tønribaand £ 3 000, Preserveret Kjød £ 6 000, Vin £ 18 000, Klipfisk og Sild £ 60 000, Træ £ 13 000, Cement £ 4 000, galvaniseret Jern £ 20 000, Gin og Drikkevarer £ 4 000, Sæbe £ 5 000, tørret og nedlægt Kjød £ 60 000, Manufakturvarer og Maskiner £ 260 000, Apothekervarer etc. £ 12 000, tomme Sække £ 20 000, Kul £ 3 000, Isenkramvarer £ 14 000. Ingen direkte Indførsel fra Norge.

De ankomne Skibe udgjorde 279 dr. 267 416 Tons. Deraf spanske 125, britiske 69, tyske 33, amerikanske 13, franske 27, østerrigske 1, russiske 1, hollandske 2, svenske 3, norske 5. Af disse var 210 Dampskibe og 69 Seilskibe dr. 21 905 Tons. Af Seilskibene var 2 spanske, 40 britiske, 1 tysk, 12 amerikanske, 4 franske, 1 østerrigsk, 2 hollandske, 3 svenske, 4 norske.

Der udførtes af Kaffe 4 177 539 Kg., Sukker 5 251 809 Kg., Melasse 1 204 789 Kg., Guano 7 009 007 Kg., Kokosnødder 260 220 Kg.

Kaffehøsten var god middels med middels Priser. Sukkerhøsten var ringe og Priserne lave. Til Norge og Sverige udførtes 112 466 Kg. Kaffe. Helbredstilstanden var hele Aaret udmærket og rene Sundhedspas kunde stedse udstedes.

Aguadilla. Der udførtes af Kaffe 32 108 Kv., hvoraf til Norge og Sverige 4 852 Kv., Sukker 28 062 Kv., Tobak 14 042 Kv., Kokosnødder 213 870 Kv.

W. H. Latimer.

Batavia (Java).

Aarsberetning modtaget 11 December 1894.

Der ankom med Ladning fra fremmede Steder 16 norske Skibe dr. 19 995 Ton, hvoraf 7 Dampskibe dr. 11 745 Ton, og i Ballast 16 dr. 14 246 Ton, hvoraf 6 Dampskibe dr. 8 185 Ton.

Der afgik til fremmede Steder med Ladning 25 Skibe dr. 25 296 Ton, hvoraf 10 Dampskibe dr. 15 585 Ton, og i Ballast 6 dr. 6 962 Ton, hvoraf 2 Dampskibe dr. 3 516 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedstationen af norske Skibe fl 318.48, ved Vicekonsulaterne af norske Skibe fl 1 308.65, svenske fl 89.45.

Som Import af Interesse for de forenede Riger anføres:

Jern. Engrosprisen for svensk Fabrikat var fra fl 8—9 og for engelsk fra fl $5\frac{1}{2}$ — $6\frac{1}{2}$. Galvaniseret Jern solgtes til fl 11 ved Aarets Begyndelse og gik mod dets Slutning efterhaanden ned til fl 9.75 paa Grund af de stedfindende store Oplag.

Staal udbragtes i Gjennemsnit til det samme som i 1893, nemlig fl 7— $8\frac{1}{2}$.

Kobber og Messing. Priserne var, under ringe Efterspørgsel: For hollandsk Kobber fl 49—55 pr. Picul, engelsk fl 48—53, Messing fl 48—50.

Kul. Den største Del af Importen var for Konsumtion af de forskellige regulære Dampskibslinier. Importører af engelsk og australsk Kul pr. Spekulation maatte sælge disse til meget lave Priser. I dette Aar sendtes flere Ladninger Ombilien (Sumatra) og Kosteï (Borneo) Kul til Java for Kystdampskibenes, Fabrikernes og Statsbanernes Brug, saaat Indførselen af engelske og australske Kul mere og mere vil aftage.

Tjære. Prisen paa svensk Tjære holdt sig godt i 1893, fra fl 17—20. Kultjære fandt langt lavere Priser end i 1892, fra fl 11—13.

Petroleum. Amerikansk Petroleum konkurrerede stærkt med russisk Produktion, saa amerikanske Mærker varierede fra fl $2\frac{1}{4}$ — $2\frac{1}{2}$ pr. Kasse og russisk Olie fra fl 1.95 til fl 2.30. Der siges, at Underhandlinger er aabnet af de amerikansk-russiske Eiere om at holde Priserne oppe, og det er sandsynligt at paa Grund heraf meget lidet russisk Petroleum vil herefter blive udført til Java, og at de amerikanske Mærker herefter vil have Forrangen.

Fyrstikker. Priserne var i Aaret for svensk Fabrikat fra fl 80—95 pr. Kasse, men for ringere Mærker fra fl 36—45.

Aaret 1893 var meget uheldigt for Importører, da de fleste af de kinesiske og arabiske Detailhandlere, der havde erholdt en udstrakt Kredit, gik fallit eller absenterede sig, hvorved mange mindre Importfirmaer led saa store Tab, at de maatte likvidere.

Der var ingen direkte Export til de forenede Riger. Den væsentligste Export udgjorde:

Sukker 6 815 765 piculs, Kaffe, Statsproduktion 233 966 p., privat do. 289 575 p., Ris 444 201 p., Peber 61 871 p. Specerier: Muskatblomme 166 p., Muskatnød, 1 310 p., Kryddernelliker 391 p., Kanel og Kanelbark 172 Kolli, The 3 992 716 Kg., Tobak 284 378 piculs, Dammargummi 15 546 p., Guttapercha 291 p., India Rubber 511 p., Tin, Statsproduktion 116 189 p., privat do. 68 040 p., Rattans 29 711 p., Indigo 1 641 702 $\mathcal{B}$, Huder 493 376 Stkr., Cinchonabark, Statsproduktion 519 258 $\mathcal{B}$, privat do. 6 913 556 $\mathcal{B}$, Arrak 3 838 leaguers, Capoc 23 365 Stk., Coprah 40 842 Stk.

Priserne for Sukker var fastere end i 1892 og kan regnes for 1893 fra fl $8\frac{1}{2}$ —10.75 for No. 14, medens Molasse indbragte fl $4\frac{1}{2}$ —5 pr. picul.

Kaffe. Regjeringens Salg af Java Kaffe fandt i 1893 Sted den 26 Juli, 25 000 pic. til i Gjennemsnit fl 66.48, 28 August 25 000, fl 61.31, 18 Oktober, 25 000 p., fl 64.01, 22 November 25 000, fl 60.40, ialt 100 000 piculs.

Regjeringens Salg af Sumatra Kaffe i Padang foregik: 30 Mai, 14 577 pic., 1ste Kvalitet til Gjennemsnit fl 68.25, 420 p., 2den do., fl 31.20, 31 Juli, 21 273 p., 1ste Kvalitet fl 68.72, 410 p., 2den Kvalitet fl 35.75, 17 Oktober 18 189 p., 1ste Kvalitet fl 64.65, 410 p., 2den Kvalitet fl 38.35, 19 December 4 745 p., 1ste Kvalitet fl 66.19, 145 p., 2den Kvalitet fl 42.50.

Som sædvanlig opnaaedes høiere Priser for private „fancy“ Partier.

Ris. Anbudet for ca. 35 000 piculs Kandanghauer Ris blev antaget for fl 234.69 pr. coyan, og det for ca. 40 000 pic. Indramoyoe west for fl 232 pr. coyan. Anbudet for 100 000 pic. Ris for Banca Gruberne blev modtaget for fl 5.27 pr. picul, og det for 65 000 pic. for Billiter Gruberne for fl 5.30 pr. picul.

Peber fluktuerede meget i 1893; paa en Tid kunde neppe fl 12 erholdes, medens det noget senere gik op helt til fl 17.50 pr. picul.

Dammargummi. Priserne var noget høiere i 1893, fra fl 33 $\frac{1}{2}$ —38 pr. picul.

Gutta Percha og India Rubber. Priserne angives fra fl 120—150 pr. picul.

Tin. Salgene af Billiton Tin i Batavia indbragte: 22 Februar 16 018 pic. til i Gjennemsnit fl 63.46, 19 April 16 733 pic., fl 62.52, 28 Juni 14 042 p., fl 59.08, 30 August 13 016 p., fl 55.03, 25 Oktober 13 020 p., fl 54.95, 20 December 13 052 p., fl 54.50.

Indigo. De i Java afholdte Auktioner udbragte i Gjennemsnit fl 2.75—fl 5 $\frac{1}{2}$ pr. $\mathcal{R}$ efter Kvalitet.

Huder. Bøffelhuder fandt Kjøbere til 27—33 cents pr. $\mathcal{R}$. Kohuder til 28—38 cents pr. $\mathcal{R}$.

Cinchonabark. Exporten heraf synes fremdeles at overstige Efterspørgselen, saaat Priserne var meget lave og Planterne havde ondt for at holde det gaaende.

Coprah. Paa Grund af ringe Efterspørgsel udskibedes endnn mindre Coprah i 1893 end i 1892, og en stor Del deraf med Dampskib.

Skibsfart og Fragter. I 1893 anvendtes 258 Dampskibe og 70 Seilskibe dr. 472 061 Tons. Heraf var 10 norske Dampskibe og 15 do. Seilskibe dr. 25 296 Tons og 4 svenske Seilskibe dr. 2 114 Tons.

Fragterne for Seilskibe til Kanalen, Cadiz eller Lissabon f. O., Amerika eller Marseille for forskellige Varer var fra 30—40 sh. pr. Ton efter Efterspørgsel og Drægtighed.

For Dampskibe (outsiders) betaltes almindelig til Port Said f. O. 30 sh.—32 sh. 6 d pr. Ton, medens nogle Dampskibe fik noget høiere Rater for fjernere Steder.

Fragterne for Dampskibe i faste Ruter fluktuerede meget og var lavere end i tidligere Aar.

W. Suermondt.

Nantes.

Skrivelse dateret 3 December 1894.

Til Fuldstændiggjørelse af mine Meddelelser om Sardinisket oversender jeg vedlagt en Rapport fra Vicekonsulen i Concarneau, hvis Indhold antagelig vil interessere Exportørerne af Rogn i Bergen.

Den nævnte Rapport lyder i Oversættelse saaledes:

I min Skrivelse af 3 Juni forudsagde jeg, at man frygtede en daarlig Sæson paa Grund af de stadige Uveir der hidtil har hersket paa vore Kyster. Denne Forudsigelse er desværre gaaet i Opfyldelse og Sæsonen har i det Hele været lidet gunstig. Omend Salgsudbyttet for Sardinerne ikke var saameget mindre end i det foregaaende Aar, var dog Sæsonen ikke destomindre ligesaa ugunstig, da Fisket var saa uregelmæssigt, at den største Del af Baadene ikke dækkede sine Udgifter. Dette var saameget mere beklageligt som Sardinisket i Concarneau maa ansees som den fornemste Resours for vore Fiskere, idet Vinterfisket i det Hele var lidet frugtbringende. I den Tro, at det kan være af nogen Interesse at se en fuldstændig Opgave over Sardinisket og Indførselen af Rogn paa den Plads, der i Betydning langt overgaar de andre i Frankrige, har jeg i Aarets Løb samlet Materialier til en saadan.

Denne Opgave udviser iøvrigt, at der ankom 4 257 Bariler Rogn under fransk Flag mod kun 3 391 under norsk.

Konsumtionen af Arachidemel som Agn har været betydelig; jeg har søgt at faa Oplysning om Beløbet, men dette har ikke været muligt.

Jeg anslaaer den nuværende Beholdning af Rogn i Concarneau til 1 000 — 1 200 Bariler, deri indbefattet Rogn fra Amerika og Newfoundland. Anslaaes Beholdningen fra forrige Aar, for ikke at overdrive, til 3 000 Bariler, og den for indeværende Aar til 1 100 Bariler, bliver den virkelige Konsumtion af Rogn i Sæsonen 1894, 13 673 Bariler, under Forudsætning af, at vore Handlende i denne Vare ikke, eller ialfald kun i ringe Grad, gjør Forretninger dermed en gros.

Indførsel af Rogn til Concarneau i 1894.

Rogn fra Bergen indført med 6 franske Skibe	Bariler	4 257
— - — — — 6 norske —	—	3 391
— - — — — kommende fra Lorient etc. med Kystfartøier —	—	2 257
— - Amerika og Newfoundland	—	1 699
— af ubekjendt Oprindelse ankommet paa Jernbane . .	—	169

Bariler 11 773

Beholdning af Rogn i Concarneau fra forrige Aar	Bariler	3—4 000
Do. Do. fra indeværende -	—	1 000—1 200

Resultaterne af Sardinifisket i 1893 og 1894.

	1893.	1894.
1. Antallet af Sardiniskebaade tilhørende Kvar- teret Concarneau	592	571
2. Antal Fiskebaade udgaaet fra 1ste Januar—9 November 1894, dr. 616 12	—	89
3. Antallet af Sardinfabriker	24	24
4. Fangst af Sardinier Kilogram	6 848 181	3 015 673
5. Salgsudbytte af Sardinerne frcs.	2 007 988	1 886 915

Wien.

Indberetning fra Legationen dateret 8 December 1894.

Efter de af det østerrigske Handelsministerium publicerede Opgaver var Værdien af Indførselen til Østerrige-Ungarn fra Norge i 1893 floriner 2 057 872 eller Kr. 3 111 502 mod i 1892 fl. 1 662 330 eller Kr. 2 513 443.

De fornemste Vareslags var:

Fisketran	1893 fl. 616 602, 1892 fl. 416 094
Ikke særskilt nævnt, røget salt eller tørret Fisk	— - 598 600, — - 443 245
Tørfisk	— - 413 192, — - 326 274
Sild, salt eller røget	— - 378 672, — - 333 960

Exporten fra Østerrige-Ungarn til Norge var 766 397 fl. eller 1 149 720 Kr. mod i 1892 536 032 fl eller 810 480 Kr.

De fornemste Exportartikler var:

Malt	1893 429 315 fl., 1892 297 688 fl.
Byg	— 63 860 -
Instrumenter og Kortevarer	— 38 641 -

Den samlede Værdi af Import og Export mellem Østerrige-Ungarn og Norge var saaledes:

i 1883 3 921 982 Kr. mod i 1892 3 333 923 Kr.

For Sveriges Vedkommende udgjør det modsvarende Beløb:

i 1893 3 472 335 Kr. mod i 1892 2 895 745 Kr.

For Norge og Sverige tilsammen:

i 1893 7 394 317 Kr. mod i 1892 6 219 668 Kr.

Importen fra Sverige har i 1893 holdt sig i samme Stilling som i 1892, medens den fra Norge er betydelig tiltaget, hvorhos Exporten til begge Riger fremdeles er tiltaget.

G. Lewenhaupt.

Madrid.

Aarsberetning modtaget 19 December 1894.

Da en og anden af Byen Madrids Obligationer synes at have fundet Veien til Sverige og Norge, hvilket fremgaar af private Forespørgsler til Konsulatet, tror jeg at burde berøre Byen Madrids finansielle Stilling. Denne var, da den nye Alcalde (Maire) i April tiltraadte sit Embede, saaledes:

Debet:	Budgetmangel fra 1883/84 til 1892/93	Ptas. 15 252 258
	Laan	717 000
		„ 15 969 258
Kredit:	I Kassen	714 111
	Fordringer	55 441
		„ 769 552
Deficit		15 199 706
		„ 15 969 259

Den nuværende Stilling kan kun tilskrives en slet Administration, især da Byen i sig selv er rig. En Vending til det Bedre tror man at kunne vente, da der i den senere Tid er truffet Anordninger til at formindske Udgifterne og forøge Indtægterne. For Stadens ydre Udseende og Kommunikationsmidlernes Ophjælp har privat Foretagsomhed bidraget temmelig meget, og mere kunde været udrettet, hvis ikke endel Projekter var strandet paa de Hindringer, som Administrationen i mange Tilfælde opstiller. Til Fremme af det almindelige Sundhedsvæsen er lidet udrettet. Byen er derfor høist usund og Dødeligheden stor.

Samfærdselen besørges for en stor Del ved Sporveie, hvortil benyttes Mulæsler. Kun i et Tilfælde anvendes Dampkraft, men man har nu besluttet at gjøre Forsøg med elektriske Sporveie.

Telefonvæsenet har her og i det øvrige Spanien gjort meget smaa Fremskridt. Grundene hertil turde være slet gjorte Installationer, daarligt Stel og alt for høi Abonnementspris. Abonnenternes Antal i Madrid med ca. $\frac{1}{2}$ Mill. Indbyggere er ikke mere end 1800, og i Forhold det samme i det øvrige Spanien.

Elektrisk Belysning har fundet stor Anvendelse saavel i Madrid som det øvrige Spanien, især i Nordspanien, hvor en Mængde Vandfald letter Anlægs- og Driftsudgifterne. Nødvendigt Materiel dertil indføres især fra Tydskland, Schweiz og Frankrige. Til Underhold af de allerede udførte Installationer og nye Anlæg vil Efterspørgselen efter Materiel uophørlig stige.

Udstilling i Madrid. I længere Tid har man tænkt paa, i Madrid at ordne en international Udstilling, men Tiden til Iværksættelse deraf er flere Gange bleven udsat, da Hindringer er opstaaet, og den synes nu at være udsat paa ubestemt Tid. Paa Grund af sin centrale Beliggenhed og som Hovedstad er Madrid uden Tvivl bedre skikket til en Udstilling end nogen anden spansk By. Bjergværksudstillingen i Madrid i 1883 synes at have efterladt bedre og varigere Spor end den i større Skala i Barcelona i 1888 holdte Udstilling. Vel ordnet, vilde den uden Tvivl blive af stor

Nytte, navnlig for den hurtigt opvoxende spanske Industri, der sikkert vil benytte en saa gunstig Anledning til at indføre nye Forbedringer i sine Anlæg.

Industrien i Madrid indskrænker sig til at forsyne Stedets Behov. Støberier og mekaniske Værksteder er faa og ubetydelige. Bryggerier findes i Mængde, hvilket bevirker, at udenlandsk Øl ganske har tabt sit Marked her. For Ølindustrien indføres Flasker, hvoraf endel fra Sverige er særlig afholdt.

Import. Ost. Forsøg hermed er gjort fra Sverige. Den første Sending faldt godt ud og lovede meget for Fremtiden, men Resultatet blev senere mindre tilfredsstillende. Mere Omsorg ved Tilvirkningen og Indpakningen vilde kunne sikre den svenske Ost et meget godt Marked i Spanien.

Klipfisk, Tørfisk og Trævarer finder Veien hid gennem Mellemhænder i Kyststæderne.

Peltsvarer begynder at efterspørges. Forsøg paa Import fra Norge er skeet med godt Resultat.

Fyrstikker af svensk Tilvirkning indførtes tidligere i nogen Udstrækning, men ved det indførte Monopol blev al Import deraf umulig. Staten kontraherede med de spanske Fyrstikfabrikanter, og disse ordnede sig med et Bankfirma, som forpligtede sig til at betale Staten pr. Aar Ptas. 4 250 000. Bankfirmaet køber af Fabrikanterne Fyrstikker til Ptas. 4.20 & 8 pr. Gros Æsker for siden at afhænde dem til Detailhandlere til resp. Ptas. 7 & 14.

Handel og Industri i det Hele har i de sidste Aar lidt af den vanskelige Pengestilling, som paa sin Side er forværret ved den Isolering, hvori Landet er kommet ved Mangel paa tjenlige Traktater, især med Frankrige. Før 1892, da det nye Toldregime kom istand, oversteg Exporten Importen med ca. 10 pCt. men Forholdet er senere bleven omvendt. I de sidste 5 Aar var Landets hele Export og Import følgende:

1888		Importen	48 %	mod	52 %	Export
1889		--	47 %	"	53 %	—
1890		—	49 %	"	51 %	—
1891		—	48 %	"	53 %	—
1892		—	54 %	"	46 %	—

Denne Forandring, samt Anskaffelse af de nødvendige Summer til Dækkelse af Kuponen for det udenlandske Laan og Renter af udenlandsk Kapital interesseret i Jernbaner og Industrier, alt betalbar i Guld, har bidraget til Vexelkursens ufordelagtige Stilling i de sidste Aar. Derhos findes mange andre Grunde, der ved sin komplicerede og permanente Natur begynder alvorligt at forurolige Publikum. Endel af disse Aarsager fandtes allerede for længere Tid siden, uden at Kursen paavirkedes betydeligt deraf, men den nye Banklov af 14 Juli 1891, der for 30 Aar forlængede Banco de Espanas Privilegier og derhos tillod forøget Seddeludstedelsesret uden modsvarende Guld- og Sølvbeholdning, vakte Publikums Mistro, og Pengeværdien faldt. Udlandet tabte Tilliden til spanske Værdier og søgte følgelig at blive kvit dem, tvingende Spanierne til i kort Tid at indløse dem. Paa Grund af denne Oversvømmelse af Værdipapirer, forværret

ved de Opkjøb af Guld og Sølv, som Banken blev nødt til at gjøre for at efterkomme den nye Banklov, opgik Kursen lige til Ptas. 122 à 123 pr. 100 frcs. Middelkursen i Aaret var 119. Næsten paa samme Tid udløb den i ti Aar bestaaende Handelstraktat med Frankrige, som havde været særdeles heldig for Spanien derved, at det i Udbytte mod sin Vin, hvoraf Frankrige var den største Konsument, fik Guld. Saavel i 1892 som 1893 gjordes fra Spaniens Side mange Anstrængelser for at erholde en fordelagtig Traktat med Frankrige, men disse Forsøg strandede ligesaa ofte paa det protektionistiske Partis Indflydelse i Frankrige. Ved en forbedret Banklovgivning og en gunstig Traktat med Frankrige vil man faa se en hurtig Tilbagegang til de bedre Tider, da de spanske Værdier stod høiere end de franske. Hvorledes end disse Forsøg falder ud, er dog Landet i sig selv saa rigt, at det kun er et Tidsspørgsmaal, naar man atter kommer ind i de gamle Spor.

Agerbruget er i de senere Aar forsømt, da man i Stedet anstrængte sig for at opdrive Vinavlen saa høit som muligt for at kunne forsyne den stedse stigende Efterspørgsel fra Frankrige. Paa Grund af bedre Vinhøst i Frankrige og det nye Toldregime blev Forholdet omvendt, saa man nu finder Kornmarker hvor der før stod Vinranker. Ingen større Fremskridt er derfor gjort paa Agerbrugets Omraade. Dertil bidrager ogsaa de høie Skatter, dyre Kommunikationer og Mangel paa tidsmæssige Redskaber til Bearbejdelse af Jorden. Til Forbedring af sidstnævnte og Indførelsen af nye har Regjeringen ved flere Leiligheder grebet ind. Den har bl. A. i hver af de 49 Provindser oprettet Landbrugsinstituter, hvor der haves moderne Redskaber, om hvis Brug særskilt ansatte Agronomer giver behørig Undervisning, men Resultatet har ikke paa langt nær modsvaret de gjorte Opofrelser, thi kun i meget faa Tilfælde har disse Redskaber fundet Anvendelse. Almuen foretrækker sine gamle Redskaber, som kræver mindre Trækraft og følgelig udretter mindre Arbeide. De større Eiendomsbesiddere viser dog temmelig stor Interesse for moderne Redskaber, og mange af dem, især i den sydlige Del af Landet, har søgt med Opmærksomhed at følge sin Tid og indføre nye Forbedringer, men deres Exempel er endnu ikke trængt ned til Almuen. Dampplouge, Damptærskværker og Høstmaskiner er derfor temmelig almindelige blandt de første. Saaledes som Jorden behandles af den store Almenhed, lønner dens Dyrkning sig ikke. Statistiken viser at derved ikke bliver noget Overskud. Den dyrkbare Jord kan klassificeres saaledes:

Under nogensomhelst Dyrkning, 48.8 pCt., dyrket 28.2 pCt., Beitemarker 14 pCt., Skove, Parker etc. 9 pCt.

$\frac{3}{4}$ af Jorden dyrkes af Eierne selv og $\frac{1}{4}$ af Leiere.

Produktionen af Korn i 1893, der kan ansees som et normalt Aar, var i runde Tal og Hektoliter:

Hvede 33 Mill., Byg 17 Mill., Havre 3.6 Mill., Rug 7.42 Mill., Ris 2 Mill., Mais 4.85 Mill., Ærter 793 000, Bønner 1 616 000.

Produktionen af Hvede er utilstrækkelig for Landets Behov. I Gennemsnit er Produktionen pr. Hektar saaledes: Hvede 10.79, Byg 15.66, Havre 13.05, Rug 9.88, Ris 35.35, Mais 16.65, Ærter 5.80, Bønner 10.05.

Vindyrkningen. Af Spaniens 49 Provindser er 30 vindyrkende. I de bedste Aar sidst i 80 Aarene opgik Exporten alene til Frankrige til 10 Mill. Hektoliter. Af før angivne Grunde og paa Grund af bedre Høst blev imidlertid det franske Marked paa det nærmeste stængt, og Spanien befandt sig med en høit opdreven Produktion, men uden Afsætningssteder. Nye saadanne maatte søges, men Overgangsperioden blev for de spanske

Vindyrkere høist betyngende, da man først efter nogle Aar, efterat de nye Konsumenters Behov og Smag er blevet undersøgt, kan paaregne nogen større Export. Spanien havde hidtil i Vinspørgsmaalet indtaget en underordnet Stilling til Frankrige. Den nuværende Krise medfører den Fordel, at Landet maa søge at hjælpe sig selv og saaledes for Fremtiden blive mere uafhængigt af Frankrige. I de sidste Aar tilvirkes i Jerez og paa andre Steder Cognac, som i Renhed overgaar den franske og ikke staaar tilbage derfor, hverken i Smag eller Billighed.

Industrien har i de sidste Aar fortsat de Fremskridt, som begyndtes for ti Aar siden. Den spanske Handelsflaade er nu temmelig betydelig, og skjøndt en stor Del af dens Skibe bygges i England, er dog Resserterne saa store, at Fartøjerne nu kan udgaa fra egea Værfter. Nye saadanne er ved Hjælp af offentlige Midler i de senere Aar kommet istand. Ved Værfterne i Bilbao og Cadiz er Krigsskibe bygget, andre er under Bygning og en større Del projekteret. Efter Beslutning af Cortes skal af Materialierne dertil anvendes saameget som kan tilvirkes inden Landet. Flere andre Jernindustrier er grundlagt, især i den nordlige Del af Landet. Lokomotiver og Jernbanevogne tilvirkes i forøget Antal, men eftersom Jernbanenettet forøges, søger man at komme didhen, at saavel Rails som Lokomotiver og Vogne i tilstrækkeligt Antal for Landets Behov tilveiebringes inden Landet.

Grubedrift. Stenkulgruberne i Astorien er i de senere Aar bearbejdet i stedse langsomt stigende Grad, og dette var ogsaa Tilfældet i 1893. Til disse Fremskridt bidrog i betydelig Grad nye Jernbaneanlæg i vedkommende Distrikter.

Jern- og Kobbermalm kan ogsaa fremvise en mindre Tilvæxt, ligesaa er efter statistiske Opgaver Forholdet med Bly, uagtet de lave Priser, som denne Malm betingede sidste Aar. Kursdifferencen er her kommet Grubeierne til Hjælp, da de fremmede Kjøbere betaler i Guld-værdi, og Udgifterne ved Metallens Udvinding afgjøres i Pesetas, altsaa med ca. 20 pCt. mindre end hvis Forholdene var normale.

I Spanien produceredes af Kul i 1892 1 424 185 Ton og i 1893 1 531 810 Ton. Ved nye Gruber vil Produktionen betydelig forøges, saaat hele Kyststrækningen langs Middelhavet, der før var i engelske Hænder, vil forsynes med spansk Kul. Af Jernmalm udbrødes i 1893 5 497 540 Ton.

Fra Vizcaya udførtes af Jernmalm efter „Bilbao Maritima og Comercial“:

1878 Ton	1 224 730	1883 Ton	3 378 234	1888 Ton	3 580 425
1879 —	1 117 836	1884 —	3 155 432	1889 —	3 885 612
1880 —	2 345 598	1885 —	3 295 982	1890 —	4 272 918
1881 —	2 500 532	1886 —	3 160 047	1891 —	3 316 464
1882 —	3 692 542	1887 —	4 170 422	1892 —	3 918 544
				1893 —	4 036 054

Fra Kystpladsene er afskibet mindre Partier, ialt ca. 350 000 Ton.

Næst efter Provindsen Vizcaya kommer i Betydning Provindsen Murcia. Exporten derfra er nedgaaet, fra i 1892 476 876 til i 1893 høist 300 000 Ton. I det østlige og sydlige Spanien er Undersøgelser foregaaet, og man tror der at skulle finde nok for en Gang at kunne erstatte den Mangel, som opstaar, naar Bilbao Gruberne er udtømt. Den største Export af Jernmalm antages at falde paa England.

Jern- og Staalværkerne ligger næsten alle i de nordlige Provindser, og deres Tilvirkning var i Aaret: Rujern 260 450, Smedejern 121 349, Staal (Bessemer og Martin) 71 200.

Blymalm. Den største Produktion kommer paa Provindsen Murcia, Distriktet Mazarron, og dernæst Jaen med Distriktet Linares. I 1893 brødes 369 260 Ton mod 342 857 i 1892. Deraf fremstilledes inden Landet Bly i Takker etc. 188 500 Ton mod 175 124 i 1892.

Sølv malm. Produktionen er stadig nedadgaaende. For Tiden foregaar den kun i Provindsen Guadalajara og var Aarets Resultat 90 000 Kilogram Sølv.

Kobbermalm. Produktionen var i Aaret 2 200 000 Ton i Stedet for 2 300 000 i 1892, alt næsten udelukkende fra Huelva, og deraf over Halvparten fra de bekjendte Rio-Tinto Gruber. Tilgangen er rigelig, og man venter ingen Formindskelse for Fremtiden, men tvertimod Tilvæxt.

Zinkmalm. I 1893 blev udvundet ialt 51 410 Ton mod 49 566 i 1892. Mere end Halvdelen deraf eller ca. 30 000 Ton kommer paa Provindsen Santander. Den største Del deraf udskibes til Frankrige, Belgien og Tydskland.

Salt. Deraf høstede i 1893 ca. 300 000 Ton, hvoraf ca. 180 000 kommer paa Provindsen Cadiz og 110 000 paa Alicante. En af Landets fornemste Næringsveie har saaledes uagtet ugunstige Forhold holdt sig vel oppe, og endog gjort tydelige Fremskridt, og man har Grund til at antage, at den skal gaa frem i samme Retning.

Sluttelig maa ogsaa haabes, at Jordbruget ved en rationellere Behandling skal blive fordelagtigt, og at de mange øvrige Kilder til Rigdom, der nu ligger ubenyttet, maa blive behørig skjøttet, saaat den almindelige Stilling maa blive god og endnu mere tillidsvækkende.

Erik Walén.

tf.

St. Petersburg.

Skrivelse dateret $\frac{30\text{ November}}{12\text{ December}}$ 1894.

Vedlagt har jeg den Ære at indsende Udklip af St. Petersburger Zeitung for idag indeholdende Bestemmelser for udenlandske Handelsreisende, der ankommer til Rusland. Jeg tillader mig at oplyse, at en Kommisbillet af 1ste Klasse koster 35 Rubel.

Den omtalte Artikel lyder i Uddrag saaledes:

„Vor Regjering har i Medhold af Artikel 12 i den russisk-tydske Handelstraktat fastsat Følgende: Fremmede Handelsreisende (commis-voyageurs) er ved Ankomst til det russiske Rige pligtige at løse et Kommisbevis af 1ste Klasse ved et Grændsetoldkontor og derfor at betale den foreskrevne

Skat. Dette Bevis, der gjælder fra Dagen før dets Udstedelse og til 1 Januar næste Aar, vedheftes den Handelsreisendes Nationalitetspas og maa tilligemed Legitimationskortet, før Handelsforretninger begynder, forevises til Undersøgelse for et Kameralbureau eller en Skatteinspektør paa det Sted, som den Handelsreisende først besøger.

Toldpligtige Gjenstande, der indføres af Handelsreisende som Vareprøver, kan toldfrit ind- og udføres paa Betingelse af, at disse Gjenstande, hvis de ikke skal sælges, atter udføres inden en Frist af 6 Maaneder at regne fra Indførselsdagen.

De for Reise til Rusland udstedte Pas for fremmede Jøder, der fungerer som Handelsreisende for protokollerede og efter Landets Lov registrerede Handelsfirmaer, viseres af de keiserlig russiske Konsulater, efterat Kommiserne har indleveret tilbørlig Legitimation fra sine Firmaer; herunder bemærkes paa Passet, at Indehaveren er Handelsreisende, Nummeret paa hans Legitimationskort og det Sted, hvor dette er udfærdiget.

En udenlandsk Jøde kan under den Frist, fra hvilken Passet er viseret, og hvis Passet ikke indeholder nogen Frist, i Løbet af 6 Maaneder, under Iagttagelse af de for Udlændinge for Reiser til Rusland gjældende almindelige Forskrifter, passere Grænsen flere Gange.

Fiume.

Af norske Skibe ankom med Ladning fra fremmede Steder 4 dr. 3 445 Tons og i Ballast 10 dr. 7 255 Tons. Bruttofragter Mark 30 000. Der afgik med Ladning 14 dr. 10 728 Tons, alle til fremmede Stader. Fragt M. 167 950.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 713 Tons.

Skibsfarten er ikke undergaaet nogen Forandring, og ligesom i forrige Aar har 14 norske Dampskibe indtaget Trælast.

Handelen indskrænker sig til den regelmæssige Indførsel og af Udførsel væsentlig Trælast. Af Korn er der paa Grund af dette Aars slette Høst i Ungarn kun afsendt Lidet.

Der foregaar en betydelig Indførsel af italienske Vine, der sendes til det Indre og hvoraf Tolden kommer Staten tilgode.

Handelsministeriet har under 11 September kundgjort en Lov om Støtte af Handelsdampskibe, som driver fri Skibsfart, og for Tiden forberedes en Lov om Reduktion af Havneafgifterne.

Bermuda.

Der ankom 1 norsk Dampskib med Kul fra England, dr. 635 Tons. Fragt 42 000. Det afgik til Savannah i Ballast. Erlagt Konsulatafgift 2—4—5.

For Reparation ankom 6 norske Seilskibe, dr. 3 480 Tons, med Ladning. 3 solgte sin Ladning her i Havnen, og alle afgik til fremmede Steder.

Tripoli.

Skrivelse dateret 25 Januar 1894.

Da der ikke er nogen Handel mellem de forenede Riger og dette Land, har jeg ingen Handelsrapport at indsende for 1893, og da ingen norske eller svenske Skibe besøgte Havnen i Aarets Løb, er der heller ikke Anledning til Indsendelse af Skibslister.

N. I. Moore.

Madras.

Hertil ankom i 1893 3 norske Dampskibe dr. 5 525 Tons fra Newcastle med Kul, der alle afgik i Ballast til fremmede Steder. Erlagte Konsulatafgifter £ 17—6—1 (Rs. 281—2—5).

Djeddah.

Intet norsk Skib anløb denne Havn i 1893.

Manila.

Hertil ankom fra fremmede Steder 2 norske Seilskibe dr. 2 364 Tons, hvoraf med Ladning 1 dr. 1 387 Ton, samt derhos i Ballast 1 norsk Dampskib dr. 1 147 Ton. Et Seilskib dr. 977 Ton blev kondemneret og solgt, de andre to afgik med Ladning til fremmede Steder.

Curaçao.

Der ankom fra fremmede Steder 5 norske Seilskibe dr. 4 417 Tons, hvoraf med Ladning 2 dr. 1 915 Tons. Samtlige afgik til fremmede Steder. Af svenske Skibe ankom 3 dr. 2 876 Ton.

Port au Pince.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedst. med Ladning 5 norske Skibe dr. 2 646 Tons og til Vicekonsulaterne i Ballast 18 dr. 9 843 Tons, ialt 23 dr. 12 490 Tons, hvoraf Dampskibe 4 dr. 2 174 Tons. Bruttofragter £ 3 360.

Til fremmede Havne afgik fra Hovedstationen i Ballast 5 Skibe dr. 2 432 T. og fra Vicekonsulaterne med Ladning 18 dr. 10 106 Tons, ialt 23 dr. 12 538 T., hvoraf Dampskibe 3 dr. 1 026 T. Bruttofragter £ 12 257. Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedst. \$ 35.81, ved Vicekons. \$ 165.65.

Port Stanley (Falklandsøerne).

Fra Norge ankom med Ladning 1 norsk Skib dr. 1 020 Ton, og i Ballast 1 dr. 357 Ton, og fra andre Lande med Ladning 2 dr. 659 Ton, ialt 4 Seilskibe dr. 2 036 Ton.

Til Norge afgik med Ladning 1 Skib dr. 357 Ton, og til andre Lande i Ballast 3 dr. 995 Ton.

Brisbane.

Til Hovedstationen ankom fra fremmede Lande med Ladning i 1892 2 norske Skibe dr. 1 250 Ton, der afgik i Ballast. Erlagte Konsulatafgifter £ 4--7--6.

I 1893 ankom fra fremmede Lande med Ladning 3 norske Skibe dr. 1 339 Ton. Bruttofragter £ 2 900. Alle afgik i Ballast til fremmede Lande. Erlagte Konsulatafgifter £ 3--10.

Kolonien har gennemgaaet en trykket Tid i de sidste 2 Aar paa Grund af Oversvømmelser, Nedgang i Handel, Standsning af de fornemste Banker, og Fallitter. Der synes dog nu at være Tegn til Bedring.

Charles Warde.

Georgetown (British Guana).

Der ankom fra fremmede Steder med Ladning 62 norske Skibe dr. 32 113 Ton. Heraf afgik med Ladning til fremmede Steder 16 dr. 8 055 Ton og i Ballast 44 dr. 23 106 Ton. Af de ankomne var 5 dr. 4 585 T. Dampskibe. Erlagte Konsulatafgifter \$ 500.25.

Af svenske Skibe ankom 6 dr. 2 358 Ton. Erlagte Konsulatafgifter \$ 38.35.

Yokohama.

I 1891 ankom et norsk Seilskib dr. 1 398 Tons og 3 Dampskibe dr. 5 611 Tons.

I 1892 ankom 4 norske Dampskibe dr. 6 311 Tons. I 1893 ankom 2 norske Dampskibe dr. 1 963 Tons og 1 Seilskib dr. 825 Ton.

Ingen svenske Skibe ankom.

Levuka (Fiji Øerne).

Fra fremmede Steder ankom hertil med Ladning 8 norske Seilskibe dr. 4 851 Tons og i Ballast 5 dr. 3 489 Tons, ialt 8 340 Tons. Alle afgik med Ladning til fremmede Lande.

Wellington (Ny Zealand).

Af norske Skibe ankom 10 dr. 7 223 Tons, hvoraf i Ballast 4 dr. 3 304 Tons, alle Seilskibe fra fremmede Lande. Til fremmede Lande afgik 11 norske Seilskibe dr. 8 091 Tons, hvoraf i Ballast 1 dr. 695 Ton.

New York.

Norske Fartøier:	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedstationen	-	-	5	4 938	5	4 938	-	-	-
„ Norge til Vicekonsulsstationerne . . .	2	2 160	33	35 185	35	37 345	-	-	222
„ Sverige til Hovedstationen	2	1 837	1	1 123	3	2 960	-	-	378
„ Sverige til Vicekonsulsstationerne . . .	-	-	2	2 551	2	2 551	-	-	-
„ andre Lande til Hovedstationen	249	145 113	43	32 278	292	177 391	-	-	124 671
„ andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . .	537	261 314	489	391 643	1 026	652 957	-	-	172 595
Ialt	790	410 524	574	467 718	1 363	878 142	718	390 003	297 866
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedstationen	6	4 470	-	-	6	4 470	-	-	4 230
„ Norge fra Vicekonsulsstationerne . . .	7	7 228	-	-	7	7 228	-	-	6 692
„ Sverige fra Hovedstationen	14	12 490	-	-	14	12 490	-	-	10 542
„ Sverige fra Vicekonsulsstationerne . . .	7	4 048	-	-	7	4 048	-	-	7 621
„ andre Lande fra Hovedstationen	193	125 532	97	51 566	290	177 098	-	-	87 509
„ andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . .	783	538 856	250	126 576	1 033	665 432	-	-	636 870
Ialt	1 010	692 624	347	178 142	1 357	870 766	718	365 730	753 464

For Reparation eller Ordre ankom 14 Skibe dr. 11 378 Ton.

Af svenske Skibe ankom 113 dr. 73 479 Ton.

Belize (Br. Honduras).

Der ankom i Ballast fra fremmede Lande 51 norske Skibe dr. 20 360 Ton, hvoraf 10 Dampskibe dr. 5 181 Ton.

Der afgik med Ladning til fremmede Lande 51 norske Skibe dr. 20 393 Ton, hvoraf Dampskibe 10 dr. 5 123 Ton.

Af svenske Skibe ankom 4 dr. 1 420 Ton.

Indførselen til Kolonien i 1892 udgjorde:

Fra Storbritannien og Irland £ 682 174, britiske Kolonier 6 170, forenede Stater 793 620, spansk Honduras 97 502, Nicaragua 37 393, Tyskland 36 468, Mexiko 35 678, Frankrige 27 890, Guatemala 16 175, China 5 961, Holland 5 941, Belgien 2 566, Spanien 2 275, Schweiz 3 563, Østerige 912, Italien 586, Japan 355, Portugal 406, Afrika 293, Norge 292, Sverige 240, Venezuela 214, Danmark 160, Rusland 100, Brasilien 94, ialt £ 1 757 038.

Udførselen var £ 1 741 235.

Nassau (Bahamaøerne).

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 6 norske Skibe dr. 2 636 Ton og i Ballast 1 dr. 381 Ton, ialt 7 dr. 3 017 Ton, hvoraf Dampskibe 5 dr. 2 420 Ton.

Til fremmede Lande afgik med Ladning 6 norske Skibe dr. 2 801 Ton og i Ballast 1 dr. 216 Ton, ialt 7 dr. 3 017 Ton, hvoraf Dampskibe 5 dr. 2 420 Ton.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 313 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter £ 10—16—5.

Fra Vicekonsulen i Turks Island er ingen Rapport modtaget.

Adelaide.

Af norske Skibe ankom til Hovedstationen med Ladning fra Norge 1 norsk Skib dr. 751 T., fra Sverige 2 dr. 2 587 Ton og fra fremmede Lande 4 dr. 3 403 Tons, samt i Ballast fra Udlandet 5 dr. 2 678 Ton og til Vicekonsulsstationen fra fremmede Lande 4 dr. 5 793 Ton, ialt 16 dr. 15 212 Ton. Bruttofragter fra Norge £ 700, fra Sverige £ 2 930, fra fremmede Lande £ 13 782.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedstationen med Ladning 5 norske Skibe dr. 4 775 Ton, Bruttofragt £ 8 255, og i Ballast 3 dr. 2 350 Ton. Fra Vicekonsulsstationen afgik med Ladning 5 dr. 6 516 Ton, Bruttofragt £ 11 760, og i Ballast 1 dr. 1 451 Ton. Ialt 14 dr. 15 092 Ton.

Alle ankomne Skibe var Seilskibe.

For Havari eller Ordre ankom 5 norske Skibe dr. 3 968 Ton.

Af svenske Skibe ankom 3 dr. 1 588 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter: Af norske Skibe ved Hovedstationen £ 49—16—4, ved Vicekonsulsstationen £ 55—13—2. Af svenske Skibe ved Hovedstationen £ 2—11—4, ved Vicekonsulsstationen £ 8—10—10.

St. Pierre, Martinique.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 12 norske Seilskibe dr. 5 847 Ton. Der afgik til fremmede Lande med Ladning 3 dr. 1 216 Ton og i Ballast 6 dr. 2 939 Ton.

Ingen svenske Skibe ankom.

Rio de Janeiro*).

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hoved- stationen	6	2 850	-	-	6	2 850	-	-	4 465
” Sverige til Hoved- stationen	9	3 790	-	-	9	3 790	-	-	6 569
” andre Lande til Ho- vedstationen	112	73 500	-	-	112	73 500	-	-	91 290
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne	383	179 341	48	18 163	431	187 504	-	-	195 779
Ialt	510	249 481	48	18 163	558	267 644	24	13 987	298 103
II. Afgaaende:									
Til Norge fra Hoved- stationen	-	-	3	2 712	3	2 712	-	-	-
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne	-	-	6	3 037	6	3 037	-	-	-
” andre Lande fra Ho- vedstationen	22	8 436	94	67 489	116	75 925	-	-	7 865
” andre Landefra Vice- konsulsstationerne	162	58 534	279	131 785	441	190 319	-	-	80 784
Ialt	188	66 970	382	205 043	566	271 993	21	10 200	88 649

Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedst. £ 271—9—1 ved Vicekons. £ 666—13—0.

For Havari eller Ordre ankom 21 norske Skibe dr. 9 421 Ton.

Galatz**).

Til Costanza ankom et norsk Dampskib dr. 1 113 Ton fra Antwerpen med Ladning og afgik i Ballast til Odessa. Erlagt Konsulatafgift frcs. 49 80.

Der ankom et svensk Dampskib dr. 696 Ton. Erlagt Konsulatafgift frcs. 58.10.

Vera Cruz.

Der ankom hertil fra fremmede Steder med Ladning 6 norske Seilskibe dr. 2 573 Tons og i Ballast 1 dr. 918 Ton. Heraf afgik 2 dr. 825 Tons med Ladning, de øvrige i Ballast, alle til fremmede Steder.

*) Se Hefte 16 pag. 694.

**) Se Hefte 13 pag. 599.

Guatemala.

Til Bluefields (Nicaragua) ankom fra 1 Juli 1892 til 18 Juni 1894 16 norske Dampskibe, dr. 6 200 Tons, der gjorde 182 Reiser, hvorefter den samlede Drægtighed bliver 72 125 Ton.

Til Livingston (Guatemala) ankom i 1893 21 norske Dampskibe dr. 10 837 Tons.

Til San José de Guatemala, Champerico og Ocos (Guatemalas Vestkyst) ankom ingen norske Skibe.

Tidligere pleiede endel norske og svenske Seilskibe at anløbe disse Havne, men den store Konkurrence, der i 1893 herskede mellem to amerikanske Dampskibslinier, gaaende mellem San Francisco og Panama, og to tyske Linier, gaaende fra Centralamerika til Hamburg, har reduceret Fragterne til et Minimum. Dette er efter min Mening Grunden til at saa faa Seilskibe anløb, da Dampskibene nu arbejder for hvad der i Virkeligheden er Seilskibsfragter.

Antallet af de i Livingston fra norske Skibe udlossede Kolli var 25 771 af Vægt spanske Kvintaler 21 893. Om de indtagne Varer har ikke Opgaver kunnet erholdes.

Vicekonsulen i Corinto, Nicaragua, meddeler, at ingen norske Skibe ankom derhen.

Den urolige Tilstand, der har hersket i nogle af Republikkerne i 1893, har gjort det vanskeligt at erholde yderligere Oplysninger.

Henry Payem.

Indhold: Adelaide S. 937. — Barcelona S. 913. — Batavia (Java) S. 923. — Belize (Br. Honduras) S. 936. — Bermuda S. 933. — Brisbane S. 935. — Curaçao S. 934. — Djeddah S. 934. — Fiume S. 933. — Galatz S. 938. — Georgetown (Br. Guiana) S. 935. — Guatemala S. 939. — Levuka (Fiji Øerne) S. 935. — Madras S. 934. — Madrid S. 928. — Manila S. 934. — Nantes S. 926. — Nassau (Bahamaøerne) S. 937. — New York S. 936. — Port au Prince S. 934. — Port Stanley (Falklandøerne) S. 935. — Rio de Janeiro S. 938. — San Juan, Porto Rico S. 922. — St. Petersburg S. 932. — St. Pierre (Martinique) S. 937. — Tripoli S. 934. — Vera Cruz S. 938. — Wellington (Ny Zealand) S. 936. — Wien S. 927. — Yokohama S. 935.

