

Beretninger

om

Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.

Udgivet ved

Departementet for det Indre.

Kristiania.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co.

1898.

Beretninger

om

Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.

Udgivet ved

Departementet for det Indre.



Kristiania.

I Kommission hos H. Aschehoug & Co.

Johannes Bjørnstads Bogtrykkeri.

1898,

Register.

Konsulatrapporter.

	Hefte.	Side.		Hefte.	Side.
Adelaide	20	823	Kjøbenhavn	4, 105	6 226
Aden	20	817	Konstantinopel	1	13 18
Akyab	20	820	Königsberg		3 72
Alexandria		6 259	Kreta		1 11
Algier	16, 708	20 805	La Paz (Bolivia)		11 524
Amsterdam		3 79	Larnaca (Cypern)		20 818
Antwerpen	1, 9, 10, 433	12 529	Leith		5 158
Archangel	13, 533	20 813	Levuka (Fiji)		20 824
Bangkok		20 826	Lima		20 824
Barbadoes		20 820	Lissabon	16	684
Barcelona	4, 141,	6 231	Livorno		5 197
Batavia		9 417	London		14 581
Berlin	3, 60	16 700	Lübeck		11 489
Bermuda		20 812	Madras		20 824
Bilbao	1, 19	8 828	Madrid	16 688, 19	693, 787
Bremen	4, 143,	19 790	Malta		4 123
Breslau		2 38	Manilla		20 822
Bryssel	1, 10,	2 55	Mannheim		16 711
Budapest		6 244	Marseille		11 503
Buenos Ayres	13 567, 16 719,	720	Melbourne 1, 12, 2, 39, 5, 173,		9 428
Cadiz		6 201	Messina		4 129
Cagliari		10 477	Mexiko		6 214
Calcutta		8 375	Monrovia (Liberia)		11 526
Caracas (Venezuela)		8 375	Montevideo		20 821
Danzig	6, 256	20 822	Moskwa		11 525
Dresden		3 102	Mozambique		2 32
Düsseldorf		6 241	München		4 122
Eskefjord (Island)		10 478	Nantes		1 20
Fiume		19 784	Nassau (Bahamaøerne)		20 824
Galatz		11 522	Neapel	9, 419	13 577
Genf		16 713	New York		11 481
Genua	7, 265	16 695	Odessa		20 819
Georgetown (Demerara)		8 377	Paris		11 520
Gibraltar		3 69	Piræus		2 34
Guatemala		16 715	Pointe à Pitre (Guadeloupe)		13 577
Guayaquil		20 823	Port au Prince		8 381
Hamburg	1, 9	7 287	Port Louis (Mauritius)		9 427
Hannover		2 25	Quebec	6, 249,	19 801
Havana		2 48	Rangoon		6 248
Havre 8, 384, 9, 385, 16, 703, 707, 19, 781, 782, 783, 797, 803, 20, 825.			Riga	4, 137,	6 262
Helsingfors		6 219	Rio de Janeiro 1, 11, 10, 461,		16 709
Honolulu		6 229	710, 19, 765.		
Israpporter Hefte 1, 3, 5, 9.			Rom		4 146
Island		19 798	San Francisco		4 147
Kapstaden		11 516	San Juan, Portorico		20 824
Karlsruhe		2 36	St. Helena		2 56
			St. John's Antigua	2, 55	20 816

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.,

No. 1.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1897.

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

Rapporter om Ismarkedet.

Nantes.

Beretning dateret 21 Januar 1897.

Herved har jeg den Ære at oversende summarisk Opgave over Indførselen af Is fra Norge til forskjellige Havne i Distriktet i 1895 og 1896.

Indførselen er fremdeles ganske ubetydelig, uagtet Opgaven viser en liden Tilvæxt i 1896 om ikke i Skibenes Antal, saa dog i Indførselseskvantiteten.

Det synes dog ikke, at Grundene hertil er at søge i forrige Vinters milde Temperatur. Man høster nu meget lidet naturlig Is i vore Floder og Elve. Siden sidste Koleraepidemi er saadan Indhøstning forbudt i Omegnen af Byerne af Sundhedshensyn, da saadan Is ikke ansees ren nok til uden Fare at kunne konsumeres.

Den store Konkurrence for den norske Is kommer fra de kunstige Isfabriker, som er anlagt i Distriktet, og aarlig tiltager i Antal.

For Is, der bruges til at nedlægge og transportere Fisk og ferskt Kjød er Konkurrencen saa at sige næsten bleven umulig. Quimper besidder nu to store Fabriker, som i stor Udstrækning forsyner Douarnenez, Lorient og andre Fiskehavne. I Sables d'Olonne er der ikke mindre end tre Fabriker, som forsyner alle Vendées Fiskere.

Det smukke Udseende og Renheden hos den norske Is gjør den endnu adskillig eftersøgt til Husbrug. Af de 2185 Ton, der indførtes i 1896, maa 1130 Ton; indført mellem St. Nazaire, Nantes og Saint-Malo alene henføres til Detailkonsumtion. Denne vil dog aldrig kunne opnaa en virkelig Betydning.

Salgspriserne i Detail varierer fra 6—7 Francs pr. 100 Kg. Salgsprisen for Fabrikis er 9—10 Francs pr. Tons.

Vinteren 1896—97 er som den foregaaende, exceptionelt mild, hvilket giver Grund til at antage, at i kommande Sæson de norske Isexportører slet ikke vil have at regne med Naturis i Frankrige, hvor der hidtil absolut ikke har været nogen Høst.

Opgave over Isimporten 1895:

Maaned.	Skibe ialt.	Norsk Flag.	Fremmed Flag.	Nationalitet.	Drægtighed.	Destinationshavne.
April	1	1	"	"	180 Ton.	Audierne.
Mai	1	"	1	dansk.	128 "	Saint Malo.
Juni	1	1	"	"	183 "	Concarneau.
Juli	1	1	"	"	203 "	Saint Nazaire.
August	1	1	"	"	180 "	Lorient.
September	1	"	1	dansk	150 "	Concarneau.
Oktober	1	1	"	"	190 "	Saint Nazaire.
November	1	"	1	"	150 "	Concarneau.
	8	5	3	danske	1 364 Ton.	

1 8 9 6:

April	3	1	2	dansk	860 Ton.	Saint Nazaire, Lorient, Audierne.
Mai.	2	1	1	dansk	745 "	Nantes & Concarneau.
August	2	2	"	"	380 "	Saint Nazaire & SaintMalo.
November	1	"	1	dansk	200 "	Concarneau.
	8	4	4	danske	2 185 Ton.	

Frankfurt a/Main.

Med Skrivelse af 2 December 1896 har de fornede Rigers Generalkonsul i Frankfurt meddelt en Skrivelse fra en af Stedets første Fabriker for Isfabriktion, hvoraf indtages følgende:

I vore 12 Isoplæg fik vi gennem vore Isbrydermaskiner ca. 700 000 Cnt. Naturis og fyldte hermed vore Lagerhuse halvt. Desuden gav vor Ismaskine, hvilken var i Virksomhed fra den 15 Marts til Slutningen af September daglig 220 Centner Krystalis.

Samtidig fik vi fra den 15de Februar d. A. daglig 500 Centner Krystalis fra Firmaet Heinrich Wellhöfer & Co., som ligeledes besidder en Ismaskine.

Desuden er der en 3die Fabrik her, der daglig fabrikerer 600 Centner.

Foruden de store Ismaskiner som enhver af de herværende Bryggerier har i Virksomhed, har Firmaet Cassella & Co. 2 store Maskiner, der daglig fabrikerede 1 600 Centner Is og staar dette Firma nu i Begreb med at udvide denne Fabrik til det dobbelte.

Königsberg.

Skrivelse dateret 1 Februar 1897.

Ifølge det Høie Departements meget ærede Skrivelse af 18 November f. A. tager jeg Anledning til at meddele, at det indsamlede Kvantum Is hersteds beløber sig indtil nu til ca. 300 000 Centner og dækker saaledes fuldstændig Behovet for indeværende Aar.

Danzig.

Skrivelse dateret 6 Februar 1897.

Ifølge det Høie Departements agtede Skrivelse No. 2, dateret 18de Novbr. forrige Aar, tillader mig ærbødigst at meddele, at paa Grund af den vedholdende Frost Vinteren igjennem, er der stadigt indsamlet saamegen Is som fuldstændig dækker Forbruget og er saaledes neppe nogen Udsigt til Import af nævnte Artikel til Distriktet for dette Aar.

Iøvrigt henholder ærbødigst til mine Beretninger i Skrivelserne No. 19 og 20 af 11te og 12te April forrige Aar.

Dresden.

Skrivelse dateret 26de Januar 1897.

Nogen Isimport hid er der selv efter mildere Vintre vanskelig Tale om og har vitterlig ikke før fundet Sted, da Behovet af Is, hvis det ikke kan fyl-des fra Elben eller de mindre Vasdrag, let, hensigtsmæssigt og billigt kompletteres af de mange Ismaskiner, som de herværende dertil trængende industrielle Etablissementer har til sin Forsyning.

Importeret Is vilde derhos paa Grund af Fragt- og Omlastningsforholdene ikke i Pris kunne konkurrere med den kunstige.

Officielle eller private Opgaver over den indsamlede aarlige Kvantitet Is er ikke forhaanden.

Havre.

Beretning dateret 25de Januar 1897.

I Henhold til Forskriften i Det kgl. Departements Skrivelse af 6te November 1893 (No. 36) giver jeg mig den Ære vedlagt at oversende Opgave over Importen af Is til dette Distrikt i de to senest forløbne Aar.

Af disse Cifre vil sees, at Importen i det Hele androg til 35 102 Tons i 1896 mod 21 896 Tons i 1895, altsaa for det førstnævnte Aars Vedkommende en Forøgelse af 13 206 Tons eller 60.3 pCt.

Som det videre fremgaar af førnævnte Opgave, er den anførte Forøgelse i f. A. fornemmeligt opstaaet i Dieppe, som i 1896 modtog 7 850 Tons mod kun 630 Tons i det forudgaaende Aar, samt i Boulogne s/M., hvor Importen i 1896 opgik til 12 346 Tons, mod 9,310 i 1895, hvilken Forøgelse formentlig beror paa en tiltagende Anvendelse af naturlig Is for Opbevaring af fersk Fisk.

Denne sidstnævnte Havn viser sig ogsaa at være den betydeligste inden Distriktet for den omhandlede Import.

Paa den anden Side er der under forrige Aar at bemærke nogen Formindskelse i Isimporten i Bordeaux, Caen, Calais og Rouen.

Hvad angaar Importen til Frankrig i det Hele, er samme i 1896 steget til 46 804 Tons, hvilket i Sammenligning med Importen i 1895 udgjør en Forøgelse af 21 303 Tons eller 83 pCt.

Opgave over Isimporten til Havres Generalkonsulsdistrikt i 1895 og 1896.

Kvantiteterne er angivne i Tons à 1 000 Kg.

Havre.

Aar 1895.		Aar 1896.	
I Marts	1 120 Tons	I Januar	550 Tons
- April	610 —	- Marts	450 —
- September	475 —	- April	1 553 —
- November	35 —	- Mai	403 —
		- Juni	4 —
		- Juli	4 —
		- August	5 —
		- September	454 —
		- Oktober	5 —
		- November	505 —
Tilsammen	2 240 Tons		
		Tilsammen	3 933 Tons

. Bordeaux.

Aar 1895.		Aar 1896.	
I April	470 Tons	I Juni	350 Tons

Boulogne s/M.

Aar 1895.		Aar 1896.	
I Januar	337 Tons	I Februar	680 Tons
- Februar	428 —	- Marts	1 163 —
- Marts	299 —	- April	251 —
- April	320 —	- Mai	985 —
- Mai	753 —	- Juni	258 —
- Juli	515 —	- Juli	2 707 —
- August	1 675 —	- August	3 060 —
- September	2 448 —	- September	1 361 —
- Oktober	1 455 —	- Oktober	1 883 —
- November	681 —		
- December	399 —		
Tilsammen 9 310 Tons		Tilsammen 12 346 Tons	

Caen.

Aar 1895.		Aar 1896.	
I April	381 Tons	I April	386 Tons
- November	151 —		
Tilsammen 532 Tons			

Calais.

Aar 1895.		Aar 1896.	
I Marts	165 Tons	I Februar	300 Tons
- April	575 —	- Marts	200 —
- Mai	376 —	- Mai	510 —
- Juni	175 —	- Juni	167 —
- Juli	157 —	- Juli	161 —
- August	280 —	- August	240 —
- September	476 —	- September	441 —
- Oktober	423 —	- Oktober	154 —
- November	175 —	- November	733 —
- December	134 —		
Tilsammen 2 936 Tons		Tilsammen 2 906 Tons	

Cherbourg.

Aar 1895.		Aar 1896.	
I August	140 Tons	I Februar	170 Tons
		- Oktober	216 —
		Tilsammen	386 Tons

Dieppe.

Aar 1895.		Aar 1896.	
I April	230 Tons	I Marts	280 Tons
- August	250 —	- April	930 —
- Oktober	150 —	- Mai	400 —
		- Juni	1 680 —
Tilsammen	630 Tons	- Juli	1 620 —
		- August	920 —
		- September	2 020 —
		Tilsammen	7 850 Tons

Dunkerque.

Aar 1895.		Aar 1896.	
I Juni	318 Tons	I Februar	290 Tons
- Juli	320 —	- Mai	275 —
- August	317 —	- Juni	545 —
- September	815 —	- Juli	275 —
- Oktober	355 —	- August	683 —
		- November	410 —
Tilsammen	2 125 Tons	Tilsammen	2 478 Tons

Fécamp.

Aar 1895.		Aar 1896.	
I Mai	294 Tons	I Marts	306 Tons
- Oktober	310 —	- Mai	391 —
		- September	330 —
Tilsammen	604 Tons	Tilsammen	1 027 Tons

Honfleur.

Aar 1895.	Aar 1896.
— — — — —	I Mai 400 Tons

Rouen.

Aar 1895.	Aar 1896.
Pr. Rouen.	Pr. Rouen.
I April 314 Tons	I Marts 178 Tons
- Mai 203 —	- April 250 —
- Juli 260 —	- Juli 150 —
- Oktober 220 —	- August 220 —
Tilsammen 997 Tons	- November 190 —
Pr. Cantelen . . . 310 Tons	Tilsammen 888 Tons
- Dieppedalle . . . 300 —	Pr. Dieppedalle . . 400 Tons
- Duclaire 2 —	Ialt 1 288 Tons
Tilsammen 612 Tons	
Ialt 1 609 —	

Tréport.

Aar 1895.	Aar 1896.
— — — — —	I Mai 400 Tons

Trouville-Deauville.

Aar 1895.	Aar 1896.
I Januar 150 Tons	I Februar 140 Tons
- April 225 —	- April 250 —
- Juni 250 —	- Mai 200 —
- September 125 —	- Juni 132 —
- Oktober 240 —	- August 280 —
- December 310 —	- November 350 —
Tilsammen 1 300 Tons	Tilsammen 1 352 Tons

Den samlede Import til Generalkonsulsdistriktet udgjør:

Aar 1895.	Aar 1896.
21 896 Tons.*)	35 102 Tons.

Efter officielle Cifre udgjorde den hele Import til Frankrige af Is under:

1894.	1895.	1896.
27 488 Tons.	25 501 Tons.	46 804 Tons.

Paris.

Skrivelse dateret 12te Februar 1897.

Efter Departementets Instruktion om i Vinterens Løb at afgive Rapport om Isforholdene inden Distriktet, har jeg den Ære at meddele, at paa Grund af denne Vinters Mildhed ingen Is hidtil er dannet paa Vandsamlinger hersteds, og turde det kunne antages som givet, at Aarstiden nu er for langt fremskredet til at nogen Isdannelse herefter kan blive mulig. Da saaledes ingen Is har kunnet indsamles, maa Konsumtionen udelukkende forsyne sig med indført og kunstgjort Is. Jeg har ogsaa erfaret, at en større Kontrakt er sluttet for norsk Is med la *S^{été}* des Glacières de Paris til Fjoraarets Pris, fr. 13.50 pr. Ton cif Dieppe.

Det er den schweiziske Is, som konkurrerer mest med den norske, og nævnte Selskab skal i 1896 have indført ca. 15 000 Ton, medens det af den sidstnævnte importerede 10 000 Ton. Den schweiziske Is er maaske ikke fuldt saa god som den norske, men Importen deraf lettes meget paa Grund af, at Bestillinger af mindre Kvantiteter, f. Ex. en Waggonlast, modtages og expederes strax til omtrent samme Pris som betales for norsk Is pr. Fartøislast. Da nu imidlertid den norske Is maa være af overordentlig god Beskaffenhed, turde, efter hvad jeg har kunnet erfare, god Udsigt findes til betydelig Afsætning deraf, men kun paa Vilkaar, at Prisen ikke holdes altfor høi, thi da vender Konsumtionen sig til den schweiziske, som den allerede har gjort under en foregaaende Periode, da den norske Is blev holdt dyr og derved udestængtes.

Hamburg.

Beretning dateret 31 December 1896.

Herved har jeg den Ære at anmelde, at ifølge den tyske Statistik opgik Indførselen af Is til Tyskland i Tiden fra 1ste Januar til 1ste December d. A. il 34 840 Tons imod 3 223 Tons ifjor. — Fra Norge er iaar indført 31 756 tTons. Af dette Kvantum indførtes til Hamburgs Generalkonsulatdistrikt ca. 8 596 Tons: til Cuxhaven 216 Tons, til Hamburg med norske Skibe 7 730 Tons — med fremmede Skibe ca. 650 Tons.

*) Det maa bemærkes, at der eksisterer en Forskiel af 310 Tons mellem nærværende Opgave fra Rouen, der er meddelt af Stedets Toldvæsen og den under f. A. erholdte.

Hamburg.

Beretning dateret 5 Januar 1897.

Ifølge § 23 i den under 1ste Januar 1897 i Kraft trædende Forordning af 30te November 1896 om Befordring af farlige Varer i Handelsfartøier skal Førerne af Skibe, paa hvilke der befinder sig Sprængstoffer, medbringe et Bevis for at det er dem tilladt at besidde saadanne Stoffer.

For at kunne udstede et saadant Tilladelsesbevis for Førerne af fremmede Handelsskibe, behøver Politimyndigheden for hvert enkelt Tilfælde en embedsmæssig Bevidnelse om, at der ikke foreligger Kjendsgjerninger som kan lede til at antage, at Ansøgeren ikke kan betros at haandtere Sprængstoffer.

Antwerpen.

Indberetning dateret 2 Januar 1897.

Jeg har herved den Ære at indberette, at Indførselstolden i Be'gien paa sagede Bjælker af andet Træ end Eg og Nød ved Lov af den 30te Decbr. 1896 er fastsat til 2 Francs pr. Cubikmeter. Den hidtidige Tarif har havt den samme Toldsats, nemlig 6 Francs, for alt saget Virke.

Beretning dateret 16 Januar 1897.

Jeg har herved den Ære at indberette, at enkelte Partier Træmasse, der er ankommet hertil, har været saa mangelfuldt perforerede, at Pladerne, for at undgaa at toldbeskattes som Pap — 4 Fr. pr. 100 Kilo — har maattet undergaa en ny Perforering hersteds.

Da en saadan ny Perforering er forbunden med saavel ret betydelige Omkostninger som Tidstab og andre Ulemper, tillader jeg mig at henstille, at det maa blive tilraadet norske Træmasse-Exportører, at de, til Undgaaelse af disse Ulemper, nøie paaser, at al tør Træmasse, som er bestemt for Export til Belgien, paa Tilvirkningsstedet bliver saa grundigt gjennemskaaret, at Pladerne tydeligt gjøres utjenlige som Pap.

Nogen saadan som f. Ex. i Frankrig paabuden Gjennemhugning, der med bestemte Afsiande efterlader Huller af en vis Størrelse forlanges imidlertid ikke hertilands; men vil en med Kniv foretagen Gjennemskjæring være tilstrækkelig, naar den er behørigt gjort.

Som tør Træmasse regnes i denne Henseende Træmasse indeholdende mindre end 50 pCt. Vand. Træmasse, der har en større Fugtighedsgehalt, behøver ikke at perforeres forat behandles som Træmasse og saaledes nyde godt af Toldfrihed.

P. Ottesen,
est.

Brüssel.

Hs. Maj. Legation i Brüssel har meddelt efterstaaende Opgave over Belgiens Indførsel i 1896.

	1896.			Forøgelse el. Formindskelse i 1896.		Hele Indførselen 1895.
	Hele Indførselen.	Indf. fra Sverige.	Indf. fra Norge.	Sverige.	Norge.	
Vaaben	Fr. 1 561 000	2 900	3 000	—	8 300	1 597 000
Bygningsvirke af Eg og og Valnød	Kbm 92 000	—	—	—	130	88 000
Do., andre Slags usaget	108 500	14 200	3 300	+	9 500	74 400
Do., saget	713 000	322 500	134 900	+	50 200	632 000
Do., høvlet	?	4 700	2 400	?	?	?
Havre	kg. 66 870 000	492 600	129 300	+	213 100	96 800 000 ¹⁾
Sild	10 877 000	1 841 000	115 600	+	1106 400	9 886 000
Anden Fisk	14 600 000	491 500	290 800	—	303 900	14 700 000
Gjødningstoffer	25 900 000	—	—	—	358 900	45 017 000
Staal i Stænger m. m.	9 357 000	137 900	14 400	+	4 200	9 800 000
Jernmalm	314 738 000	1 479 300	—	+	463 200	225 665 000
Gammelt Jern	54 892 000	69 100	—	+	48 800	—
Takjern	4 129 000	153 100	—	+	?	?
Spiger og Søm	804 000	67 700	353 900	—	31 700	799 000
Jern, hamret, valset andre Slags	10 876 700	991 700	15 300	—	42 500	9 644 000
Pap	868 000	200 300	75 500	+	16 000	846 000
Papir	8 050 000	735 000	396 000	+	233 100	7 900 000
Beg og Tjære	216 557 000	2 829 000	404 700	+	1417 500	226 133 000
Træmasse	61 820 000	18 266 000	20 211 000	+	5614 000	49 754 000

deraf Rusland 192 000 mod 166 400 Aar 1895.

deraf Tyskland 18 Mill. mod 9 Mill. 1895.

Til samtlige belgiske Havne ankom:

Aar 1896	7 815	Fartøier med	7 483 000	Tons.
„ 1895	7 252	—	6 859 000	„
Forøgelse	565	—	624 000	Tons.

¹⁾ Fra Rusland indførtes af Havre 29 Mill. Kg. 1896 mod 74 Mill. Kg. 1895; for de forenede Stater er derimod Tallene omvendt: 30 Mill. Kilo 1896 mod 1,9 Mill. 1895.

Rio de Janeiro.

Beretning dateret 22 December 1896.

Herved giver jeg mig den Ære at indberette, at den for 1897 givne nye brasilianske Toldlov idethele bibeholder de Satser, der gjaldt for 1896.

Dog er ved enkelte Artikler Modifikationer bleven gjorte. Saaledes skal indført grovt Salt betale Rs. 0.35 pr. Kilo. Udenlandsk Øl skal betale Rs 1 000 pr. Kilo iberegnet Afgiften for Flaske eller Beholder. Trykpapir for Aviser skal erlægge Rs. 0.20 pr. Kilo. Jern i Plader, Barrer eller Stænger skal betale Rs. 0.80 pr. Kilo. Ved en Række Varer bliver herefter Tolden uanseet den forskjellige Indpakning at beregne efter Bruttovægten. Klipfisk er bleven indtaget mellem de Varer, der begunstiges med 30 pCt. Afslag af den gjældende Told (for 1897 altsaa Rs. 0.80 pr. Kilo $\div$ 30 pCt.). For Klipfisk er der endvidere bevilget en Nedsættelse af 50 pCt. i Jernbanefragter, saaledes som der er bevilget for en Række indenlandske Levnetsmidler. Ved Agterbrugsredskaber er Expeditionsafgiften ved Toldboden nedsat til det halve. Materialer til Bygning af Skibe paa brasilianske Værfter ere fritagne for ethvert Paalæg.

Kreta.

Uddrag af Rapport fra Chefen for den svenske Korvet «Balder», meddelt af Udenrigsdepartementet, dateret 12 Januar 1897.

Nogen direkte Forretningsforbindelse mellem de forenede Riger og Kreta, som Øen i sin Helhed nu officielt kaldes, synes hverken at eksistere eller nogensinde at have existeret. Derimod synes Øen at have skaffet vore Skibe en mindre Fragtfart. I de sidste 5 Aar angives kun 9 skandinaviske Skibe at have besøgt Canea. Efter Guvernørens Opgave ankom i 1894 3 svenske Dampskibe dr. 1799 Ton og et norsk Seilskib dr. 114 Ton, samt i 1895 2 svenske Dampskibe dr. 1356 T.

At Sverige og Norge ikke har kunnet knytte Forretningsforbindelser med Kreta turde være at beklage, da adskillige Produkter der burde kunne finde god Afsætning. Særskilt turde Træ og Jernvarer her kunne have en god Fremtid, naar roligere Tider er indtraadt. Fortiden indføres betydelige Kvantiteter Træ fra Dalmatien over Triest og fra det sorte Hav over Galizien og Trebizonde. Dette Træ er af løs Beskaffenhed og modstaar lidet Fugtighed og Raaddenhed. De mest efterspurgte Dimensioner synes at være smaa Bjelker eller Sparrer ca. 12 $\times$ 10 Cm. til Tage og Gulve, Bord ca. $30 \times 2\frac{1}{2}$ Cm. til Gulve samt tynde Bord ca. 20 $\times$ 25 $\times$ 1.2 Cm. til Paneling, Tage m. m. Priserne for dette underholdige Træ er særdeles billige, ca. £ 6 pr. Std., men bedre Kvaliteter tilbydes ogsaa til Priser der sædvanlig er 50 pCt. eller mere derover. Den største Del af Jernmanufakturvarerne kommer over Triest, noget gennem Forretningsmænd i Smyrna, der udøver en stor Indflydelse paa Øens Handel. Navnlig de simple Jernvarer,

som Spiger af alle Dimensioner, Gangjern, Hakker o. l. turde endnu finde Af-sætning i større Skala. For at undersøge i hvilken Udstrækning de nævnte Varer skulde kunne indføres i Canea, besøgte jeg Byens fornemste Forretnings-mand i denne Branche, G. Giannondaki & Cie, hvis Bordlager indeholdt Trævarer fra alle de nævnte Steder. Han troede sikkert, at det svenske Træ her ligesom f. Ex. i Piræus med Fordel skulde kunne indføres paa Markedet og han var for Tilfælde af at Forretningsmænd ønskede at indlede direkte Forbindelse med Øen Kreta, villig til at modtage Prøver til Salg af de Varer, Sverige og Norge kunde have at sælge. Han forudsagde ogsaa en god Fremtid for Jernvarer og vilde ogsaa modtage Prøver paa saadanne. Korrespondence med Mr. Giannondaki bør ske paa Fransk.

Om man end ikke kan sige, at de forenede Rigers Interesser har lidt ved Urolighederne paa Øen, er det dog vist, at Øens Handel i Almindelighed er bleven betydelig rystet derved. Tilliden til den almindelige Sikkerhed paa Øen er saa ringe, at næsten al Virksomhed lammes deraf.

Hvor lang Tid der endnu kan hengaa, inden nogen Lysning kan vise sig for den ulykkeligt stillede Ø, turde være vanskeligt at beregne, men efter menneskeligt Omdømme turde Tidspunktet ikke være at søge altfor fjernt. Ved denne Tid vil sikkert Øens Behov, netop for saadanne Materialier, som udgjør Sveriges og Norges Hovedexport, Træ og Jern, naa en betydelig Tilvæxt. Alene Gjenopbyggelsen af de overalt nedbrændte og ødelagte Huse vil kræve stor Import, hvilket sikkert vil opretholdes eftersom Befolkningens Antal kommer til at stige. Det turde under saadanne Forhold være af ikke ringe Vægt, i Tide at have ialtald indledet saadanne Forretningsforbindelser med Øen, der kunde sætte os i Stand til, naar Efterspørgsel opstaar, at forsyne Markedet med Artikler, der efterspørges, og hvorpaa vi har Tilgang.

At Canea ved sin Nærhed til den udmærkede Havn Suda Bay i Fremtiden vil blive Centrum for Øens Handel synes utvivlsomt.

Melbourne.

Indberetning dateret 20 November 1896.

Man giver sig herved den Ære at indberette, at der i Kolonien Western Australias Parliament, under 30te September sidstleden blev fattet Beslutning om Ophævelse af Tolden paa endel Artikler, hvoriblandt følgende antages at kunne blive af Betydning for de forenede Rigers Export: Trælaster i korte Længder, for Fabrikation af Kasser, Pap for Fabrikation af Æsker, Trykpapir, Materiale og Instrumenter for Telefon og Telegrafanlæg, Beg, Tjære, Drev, Staaltraadtouge, Spiger, Skruer, Bolte, Klinknagler, Ambolter, File, Wincher, de fleste Slags Værktøi, Agerdyrkningsmaskiner, Ismaskiner, Smergelskiver, Tran i Fade eller Tønder, Smeltedigler, Sodaaske og salpetersurt Natron.

Konstantinopel.

Aarsberetning dateret 31 Januar 1897.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedstationen med Ladning 4 norske Dampskibe dr. 4 255 Ton. Bruttofragter Lstgs. 1 010.

Til fremmede Lande afgik med Ladning 3 norske Dampskibe dr. 3 396 Ton og i Ballast 1 dr. 859 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter Lstgs. 12.11.

Til Vicekonsulaterne ankom med Ladning fra fremmede Lande 2 norske Dampskibe dr. 2 340 Ton og i Ballast 1 dr. 765 Ton, ialt 3 dr. 3 105 Ton. Bruttofragter Lstgs. 1 600. Til fremmede Lande afgik med Ladning 2 Dampskibe dr. 1 935 Ton og i Ballast 1 dr. 1 170 Ton, ialt 3 dr. 3 105 Ton. Bruttofragter Lstgs. 150. Erlagte Konsulatafgifter Lstgs. 21.80.

69 norske Dampskibe, dr. 94 247⁶⁷/₁₀₀ Ton, anløb Hovedstationen for at erholde Sundhedspas og Passagefirmaner.

Af svenske Skibe anløb i samme Anledning 5, dr. 7 588⁴³/₁₀₀ Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Lstgs. 12.11. Expeditionsafgifter, norske Lstgs. 35.74¹/₂, svenske Lstgs. 5.46³/₄. Erlagte Konsulatafgifter ved Vicekonsulatsstationerne af norske Skibe Lstgs. 9.69.

I Aaret 1896 har Konstantinopels Havn været besøgt af ialt 73 norske Skibe (alle Dampskibe), dr. 98 502⁶⁷/₁₀₀ Ton Netto samt af 5 svenske Dampskibe, dr. 7 588⁴³/₁₀₀ Reg.-Tons; tilsammen 78 Skibe, dr. 106 091¹⁰/₁₀₀ Ton.

Af de norske Skibe ankom:

1 fra Malta	med Stykgods;	1 fra Antwerpen	med Stykgods;
1 - Newcastle	- Kul;	1 - Hamburg	- Do.

Disse Skibe afgik efter at have losset i Ballast til Sortehavet, hvor Ladning indtoges for Kontinentet.

Fra	Med	Bestemt til	Fra	Med	Bestemt til
1 Newcastle	Stykgods	Novorossisk;	1 Cardiff	Kul	Odessa;
3 Hamburg	Do.	Odessa;	1 Swansea	Stykgods	Batum;
1 Do.	Do.	Batum;	1 Malta	Do.	Galatz;
1 Do.	Do.	Varna;	1 Derendje	Korn	Glasgow;
1 Antwerpen	Do.	Galatz;	1 Sulina	Do.	Gibraltar;
1 Middlesborough	Kul	Do.;	1 Braila	Do.	Do;
1 Newcastle	Do.	Odessa;	1 Odessa	Do.	Marseille.

53 ankom fra forskellige Havne i Ballast destineret til Sortehavet, hvor de ladede for Middelhavet og Kontinentet.

Af de svenske Skibe ladede 1 i Marmorasøen for Bordeaux og de 4 andre ankom i Ballast fra forskellige Havne, destinerede til Sortehavet, hvor de ladede for Kontinentet og Middelhavet. Ogsaa disse Skibe anløb Hovedstationen kun for at erholde Sundhedspas og Passagefirmaner.

De forenede Rigers Skibsfart paa Konstantinopel viser altsaa en Tilbagegang af næsten 50 pCt. mod forrige Aar, hvilket for nogen Del forklares af de lave Fragter, der først sent paa Høsten gik op. Desuden har forskellige norske Skibe, der før trafikerede denne Rute, fundet mere lønnende Beskæftigelse i andre Farvande og specielt i Østasien. Den politiske og økonomiske Krise har vistnok ogsaa delvis foranlediget denne stærke Tilbagegang i vor Skibsfart.

Fragterne har været £ 0. 11. 10 à £ 0. 12. 11 fra Azof til England; £ 0. 10. 0 à £ 0. 11. 6 fra Odessa til England; £ 0. 13. 6 à £ 0. 14. 0 fra Donau til England samt Udfragterne for Kul fra England 5 à 6 Shilling.

I Aarets Løb har Generalkonsulatet afsendt 836 samt modtaget 892 Breve; udstedt 78 Sundhedspas, 148 Firmaner, 2 Dekret, 20 Reisepas, 29 Visa og 6 Legalisationer samt afholdt 1 Besigtigelse, 5 Kancelliforhør, 1 Søforklaring, 2 Søprotester, 6 Paa- og Afmønstringer, oprettet 4 Protokoller og endelig forpleiet 23 Sømænd.

Rømninger fra de forenede Rigers Skibe har ikke forekommet. Derimod vedvarer Tilstrømningen af nødlidende Søfolk, der kun sjelden erholder ny Hyre og derfor falder Generalkonsulatet til Byrde. Saaledes har Generalkonsulatet i Aarets Løb maattet skikke herfra ikke mindre end 23 Sømænd, hvoraf 11 Nordmænd og 12 Svensker, hvorfor Omkostningerne gik op til fr. 1 600.

Skibsulykker har i Aarets Løb ikke fundet Sted; derimod paaseilede Dampskib „Thor“ af Bergen den 22de Juni Sultanens Lystyacht „Thalia“ uden dog at tilføie samme synderlig Skade, og den 22de November brækkede Dampskib „Helmwood“ af Christiania Maskinaxen paa Reisen fra Sulina og maatte i den Anledning undergaa Reparation.

Af Vicekonsulationerne har Salonica været besøgt af 2 norske Dampskibe, dr. 1764 Ton; Bruttofragt £ 590; Konsulatafgifter Lstgs. 7.49¹/₂ og Dardanellerne af et norsk Dampskib, dr. 1170 Ton, Bruttofragt ubekjendt; Konsulatafgifter Lstgs. 2.25.

Den almindelige Sundhedstilstand har i Aaret 1896 været fortrinlig og Skibsfarten har ikke lidt under Kvarantænebestemmelserne før i Slutningen af Aaret, da, grundet paa Pesten i Indien, saavel den persiske Bugt som Rødehavet blev Gjenstand for Sundhedsraadets specielle Opsigt, og haaber man ved de dekreterede Kvarantænebestemmelser at kunne redde det tyrkiske Rige fra Pesten.

Da de muhamedanske Pilgrimme fra Indien sammentræffer i Mekka med Pilgrimme fra alle Dele af den muhamedanske Verden, frygter man ikke uden Grund, at Pesten ved de tyrkiske, bosniske og franske Pilgrimme skulde kunne medføres til Europa. Hvorvel det af politiske og religiøse Grunde er utænkeligt at forbyde Pilgrimstogene til Mekka, er saavel Sultanen som Regjeringen og Sundhedsraadet enige om for enhver Pris og uden Hensyn til Omkostningerne at træffe alle nødige Foranstaltninger mod denne skrækkelige Epidemi, og man nærer berettiget Haab om, at dette ogsaa skal lykkes.

Aarsvæksten. Ved de politiske Uroligheder og Massakrerne paa den armeniske Befolkning, der danner Lilleasiens dygtigste Jordbrugere, ligger store, ja uhyre Strækninger af Lilleasiens rige og frugtbare Jord udyrkede. Bygninger, Redskaber og Trædyr er ødelagte og Befolkningen dræbt eller udvandet, og de faa, der er tilbage, mangler alt og har ikke engang havt Korn til at saa om Vaaren, saa ligger da det hele øde, og i Landets for to Aar siden rigeste Provinser hersker Hungersnød. Aarsvæksten, hvorvel som altid rig, har saaledes ikke givet Overskud, da Korn fra de øvrige Provinser maa indføres til Lilleasien og Kreta. Kun Strækningen langs Lilleasiens Kyst ved Marmora og Middelhavet har hidtil været reddet fra Ødelæggelsen, og der giver ogsaa Aarsvæksten et Overskud, som exporteres ved den anatoliske Jernbane, der i Derendje ved Marmorahavet har anlagt en storartet Havn tillige-

med Kornmagaziner. Dette Foretagende vil, naar en Gang Ordenen er bleven gjenoprettet, blive af stor Betydning for Lilleasiens Jordbrug og for Europas Kornmarked.

Industrien og Handelen. Af ovenstaaende Grunde er det begribeligt, at Industrien i Aarets Løb ikke har kunnet tage noget Opsving; desuden frygter enhver under disse Forhold for at nedlægge Kapitaler i industrielle Anlæg.

Tyrkiet er altsaa fremdeles henvist til Europa for de fleste industrielle Produkter. Alligevel har Importen i 1896 været mindre end i de nærmest foregaaende Aar, da det politiske Virvar samt Mangelen paa Penge og gjen-
sidig Mistro og Usikkerhed har foranlediget Konsumenterne til at indskrænke sig til det nødvendigste. Handelen, der fik et stærkt Knæk i 1895, har i 1896 ved de politiske Uroligheder i Provinserne og specielt i Hovedstaden gaaet tilbage og Markedet er for flere Aar ruineret.

Situationen er i det hele meget vanskelig og ingen ved, hvad den næste Dag bringer. Denne Usikkerhed frembringer Mistillid, Frygt og Indskrænkning i Krediten, der igjen foranlediger Konkurs og Tilbagegang i alle Forretningsgrene.

Efter i aarevis forgjæves at have forsøgt paa at indføre Reforme, er man endelig saavel her som i Europa kommen til den ganske fornuftige Overbevisning, at Reforme uden Penge og uden i Forveien at ophjælpe Finantserne er en Utopi. Da Militær og Embedsmænd har Gage at fordre for flere Maaneder og mangler Penge til Livsophold, kan man ikke forlange, at de skal være tilfredse eller opfylde sine Pligter.

Da alle Kasser er tomme og Militær og Embedsmænd uden Gage maa jo Statsmaskinen gaa istaa.

Foreløbig har man af den Ottomanske Bank faaet nogle tusen Pund (Lstgs. 250 000) til at afhjælpe de mest trængende Behov, og der er Udsigt til, at Europa, sc: Stormagterne, i den nærmeste Fremtid agter at gaa i Kautio for 100 Millioner Francs. Med denne Sum vil Regjeringen kunne klare Situationen — i alle Fald for nogle Aar, og der er neppe Tvil om at Urolighederne og det politiske Virvar vil ophøre, saasnart der bliver Tilgang paa Penge. Da, men ogsaa først da kan der blive Tale om at indføre Reforme og at opnaa Garantier for Finantsforvaltningen. Handel og Næringsveie, der nu i et Par Aar har lagt nede, vil da blomstre op paa nyt i et hidtil ikke anet Omfang, og det er saaledes ganske naturligt at man inden Forretningskredse er meget spændt paa Udfaldet af Finantsoperationen, der, hvis den bliver heldig, vil give Markedet et Opsving og gjøre en Ende paa den nuværende usikre Situation.

Indkasseringer og Soliditetsopgaver. Paa Grund af det politiske Røre har Flertallet af Hjemlandets Forretningsmænd, der har haft Forretninger hersteds, anmodet Generalkonsulatet om at indkassere Fordringer og modtage Varer, og adskillige tusen Kroner er paa denne Maade blevet reddet. Generalkonsulatet har i Regelen besørget Indkasseringerne gratis, men da Opdragene ofte er saa mange og saa vanskelige, at Generalkonsulatet ikke kan overkomme dem, har man truffet Aftale med en Advokat om for Fremtiden mod rimelige Procenter at udføre disse Sager.

Som sædvanligt har Generalkonsulatet faaet en Mængde Forespørgsler om Firmaers Soliditet o. l. Siden et Par Aar tilbage er det mere end sædvanligt vanskeligt at besvare slige Breve, da den økonomiske Krisis medfører, at det Firma, der idag er solid, imorgen gjør Fallit o. s. v.

I vore Exportørers egen Interesse har Generalkonsulatet — der selvfølgelig ogsaa efter bedste Evne vil staa til Tjeneste med Opgaver — truffet Aftale med den ansete franske Bank hersteds, Crédit Lyonnais, om at besvare saadanne Forespørgsler mod en Betaling af 2 frc., der vedlægges Brevet i Postmærker, og kan Interesserede henvende sig paa fransk direkte til Crédit Lyonnais (Bureau de renseignements) i Galata.

Betræffende Nødvendigheden af disse Oplysninger samt Forsigtighed ved Valg af Agenter gjælder i alle Dele, hvad derom er anført i forrige Aarsberetning, til hvilken man henviser.

Hvad angaar Skibsafgifterne, Losse- og Ladningsforholdene, Kommunikationerne samt Toldforholdene henholder man sig ligeledes til Aarsberetningen for 1895.

De forenede Rigers Export. Da direkte Export til Tyrkiet i Regelen ikke finder Sted, er det umuligt at angive Tal. Den tyrkiske Toldadministration skjøtter nemlig ikke om at forlange Oprindelsesbevis eller at fastsætte Produktionsstedet, men registrerer simpelthen de ankomne Varer efter det Skibs Flag, der hidfører dem. Under disse Forhold kan der ikke godt være Tale om en paalidelig Statistik. Imidlertid giver den jo altid nogen Veiledning; men paalideligere end Toldstatistiken er alligevel Indkasseringsopdragene, især i 1896, da Generalkonsulatet har formidlet saagodtsom hele Exporten.

Vor Hovedexport udgjøres af Jern og Trævarer, Tran, Øl og Konserver, der vistnok vilde kunne paaregne et Marked her i Landet, hvis vi havde direkte Forbindelser. Som det nu staaar, bliver Varerne for dyre, da de gjerne omlastes en à to Gange, hvilket selvfølgelig i høi Grad fordyrer en Vare, der allerede iforveien er dyr nok for herværende Forhold og for et Land, hvor Prisbilligheden gjælder langt mere end Kvaliteten. Desuden er det neppe muligt her at oparbejde et Marked uden dygtige og paalidelige Agenter, der kjender Folkets og Landets Forhold. At gjøre direkte Forretninger paa Tyrkiet er i Regelen uheldigt og fører for det meste til Tab, der ikke staaar i rimeligt Forhold til den Procent, en paalidelig Agent beregner sig for at indlede sikre Forretninger og indføre vore Varer paa Markedet. Der gives nok af respektable Agenter her, som Generalkonsulatet kan anbefale og til hvem man rolig kan henvende sig.

Til Veiledning for vore Exportører meddeles her en Opgave over de Artikler, der skulde kunne paaregne et Marked i Tyrkiet samt Produktionslandene, Kvantiteten og Værdien at de i 1896 i Tyrkiet importerede Varer, nemlig:

Spirituosa: Kg. 6 610 407, Piaster 16 627 055, fra Rusland, Tyskland, Frankrig og Østerrige.

Svovlstikker: Kg. 53 632, Kasser 10 448 354, Piaster 1 239 680, fra Østerrige, Italien, Tyskland og Sverige.

Smør: Kg. 2 594 025, Fad 4 021, Piaster 20 847 667, fra Østerrige, Italien, Schweiz og Ungarn.

Øl: Kg. 1 210 098, Fad, Kasser 76 881, Piaster 5 390 264, fra Østerrige, Tyskland, England og Norge.

Snedkervarer: Stk. 8 339 121, Piaster 33 411 769, fra Østerrige, Rumænien, Norge og Sverige.

Kasser (smaa): Dusin 31 013, Stk. 57 938, Piaster 701 528, fra do. do.

Kasser (større): Stk. 401 011, Piaster 1 711 791, fra do. do.

Spiger, Søm, Skruer: Kg. 9 544 806, Pakker 74 709, Piaster 13 880 527, fra Belgien, Tyskland, England og Frankrig.

Konserver: Kg. 64 080, Kasser 980 875, Piaster 2 854 421, fra England, Frankrig, Italien, Rusland og Norge.

Mineralvand: Kg. 80, Kasser 76 129, Piaster 76 209, fra Østerrige, Frankrige og England.

Ost: Kg. 2 892 598, Stk. 17 713, Piaster 14 024 572, fra Frankrige, Schweiz, Tyskland og Rusland.

Jern: Kg. 51 261 251, Kasser 22 485, Stk. 18 377, Piaster 25 757 700, fra England, Tyskland, Belgien og Sverige.

Tran: Kg. 88 349, Fad 815, Piaster 433 056, fra England, Frankrige og Norge.

Maskiner: Stk. 20 999, Piaster 7 855 486, fra England, Frankrige, Tyskland og Belgien.

Møbler: Kasser 1 580, Stk. 372 878, Piaster 2 547 811, fra England, Frankrige, Tyskland og Østerrige.

Blikvarer og Jerngjenstande: Kg. 2 711 943, Kasser 7 794, Stk. 64 889, Dusin 113 906, Piaster 18 478 375, fra England, Frankrige, Tyskland og Østerrige.

Papir: Kg. 7 707 569, Kasser 541 955, Ruller 5 501 963, Piaster 19 322 568, fra England, Frankrige, Tyskland og Østerrige.

Fisk (saltet og tørret): Kg. 690 647, Stk. 1 806 440, Kasser 77 415, Piaster 5 293 550, fra Frankrige, Tyskland, Østerrige, Rusland, Norge og Italien.

Trævarer (Bord etc.): Kg. 383 300, Stk. 56 311, Piaster 166 612, fra Østerrige, Rumænien og Norge.

Det bemærkes, at kun de Lande, hvorfra Hovedimporten finder Sted er angivne i denne Opgave, men det siger sig selv, at Tyrkiet importerer ogsaa fra andre Lande samme Varer, men ubetydelige Kvantiteter.

Kaitaxterne. I Beretningen for 1895 fremhævede Generalkonsulatet, at Porten sandsynligvis vilde komme til at udnævne Delegerede, der skulde forhandle om Kaitaxten med Repræsentanter for de fremmede Missioner hersteds.

Denne Anskuelse har vist sig at være rigtig. Den tyrkiske Regjering udnævnte ogsaa i Vaaren to Delegerede og indbød de fremmede Missioner til ved Delegerede at forhandle med disse. Et Par Møder blev da ogsaa afholdt i Porten, og et Par Lovkommissioner nedsatte; men dermed ophørte Kommissionens Arbejde. Kaikommissionen er senere ikke bleven kaldt sammen, og imidlertid profiterer Kaiselskabet, med hvem forskellige større Rederier har truffet speciel Aftale om Reduktion, da man ikke uden Grund tviler paa, at Kaikommissionen vil opnaa et heldigt Resultat, og Tidspunktet for den endelige Afgjørelse slet ikke lader sig forudse.

Sanitetstaxterne. Mistroen til den internationale Kaikommission erklæres bedst ved den Erfaring, man har gjort med den internationale Kommission for Revision af Sanitetstaxterne, der konstitueredes i 1888 og afsluttede sine Arbejder i 1896, altsaa efter 8 Aars Arbejde. Desuden er dennes senere Kommissions Arbejder endnu ikke sanktionerede af Magterne. Generalkonsulatet tillader sig her at vedlægge Slutrapporten angaaende Sanitetstaxternes Revision.

Rapporten omhandler hovedsagelig Forandringer inden Administrationen og indeholder kun lidet af Interesse for Skibsfarten, da Taxten paa det nærmeste er uforandret. Det skulde da være Bestemmelsen, at Fører af til Tyrkiet destineret Skib skal være forpligtet til at lade den tyrkiske Konsul visere Sundhedspasset mod en Afgift af 50 frc. (ca. Kr. 8.50) for Skib med over 300 Tons Drægtighed.

Endelig skal Generalkonsulatet tillade sig at meddele, at Statistiken endnu ikke er udkommet samt paany at advare Tilreisende om ikke at medføre Vaaben, Ammunition eller Bøger, da disse konfiskeres ved Grændsen.

Charles Fredholm.

Konstantinopel.

Skrivelse dateret 9 Februar 1897.

I Anledning af, at Vicekonsulen i Beyrut i sin Aarsberetning for 1895 har angivet Importen af Konserver, Fødevarer m. m. til en Værdi af 345 000 frc., har det Kongelige Departement ved Skrivelse No. 1 af 4 Januar sidstl. anmodet Generalkonsulatet om at oplyse, hvorvidt der blandt disse Artikler indbefattes Fiskevarer og isaafald disses Art, fra hvilke Lande de indføres, samt hvorvidt noget skulde kunne gjøres for Indførsel til Distriktet af norske Fiskevarer, specielt Klipfisk og Tørfisk.

Generalkonsulatet, som har Grund til at tro, at Vicekonsulatet har hentet sine Opgaver fra Toldstatistiken, tillader sig i den Anledning i Ærbødighed at meddele:

at ifølge Meddelelser fra Toldadministrationen opføres Fiskevarer i Toldstatistiken som en speciel Post og ikke under Rubriken Konserver, der kun

indbefatter saadanne Fiskevarer, der er nedlagte i Blikboxer, f. Ex. Lax, Sardinier, Ansjovis, Kaviar o. l.;

at Fiskevarer hovedsagelig indføres fra Frankrige, England, Italien, Tyskland og Rusland samt delvis fra Norge;

at Kvantiteten af importerede Fiskevarer i Aaret 1896 gik op til 1 806 440 Stk. Klipfisk, 690 647 Kg. Tørfisk og 77 415 Kasser eller Fad Sild og saltet Fisk (for hele det tyrkiske Rige);

at Værdien ialt gik op til 5 293 550 Sølvpiaster eller ca. 880 208 Kr.;

at man saavel fra Norge som Danmark ved specielle Udsendinge har søgt at indføre specielt Tørfisk og Klipfisk; men at Prisen stiller sig for høi, og desuden fordyres Varen endmere ved Mangelen paa direkte Kommunikationer;

at Konsumenterne saaledes finder den norske Fisk for dyr, og ifølge Udtalelser fra Kjøbmændene synes Befolkningen heller ikke at finde Smag for samme, men foretrækker den franske;

at man ikke destomindre, naar Finantserne og de politiske Forhold bliver ordnede, vil kunne oparbejde Markeder og øge Afsætningen af norske Fiskevarer ved driftige og paalidelige Agenter; og

at Generalkonsulatet gjerne staar Exportørerne til Tjeneste med udførlige Oplysninger og Opgaver paa dygtige Agenter.

Forøvrigt henholder Generalkonsulatet sig til Aarsberetningerne for Aarene 1895 og 1896.

Bilbao.

Skrivelse dateret 30 Januar 1897.

Det har i den senere Tid hændt et Par Gange, at Skibsredere ved Befragtning af sine Skibe til og fra Nordspanien ikke har taget Hensyn til den ved Lov af 30 August 1896 i Spanien indførte midlertidige Trafikskat (impuesto provisional de trafico).

Da saavel denne Afgift som de regulære Lastnings- og Losningsafgifter (impuestos de carga y descarga) afkræves Skibene og ikke Varemodtagerne eller Afskiberne, saa bør Skibsredere ved Fragtslutning have sin Opmærksomhed henvendt derpaa og, dersom det er Meningen, at Afladeren eller Modtageren skal bære den omhandlede Afgift, sørge for at faa indført en Klausul herom i Certepartiet og Konnossementet; thi den nye Trafikskat varierer i Handelsomsætning med Europa og de afrikanske Kyster ved Middelhavet og Atlanterhavet til Cap Bajadoz efter Varens Beskaffenhed fra Pes. 0.10 til Pes. 1.25, og i Handelsomsætning med den øvrige Del af Verden fra Pes. 0.20 til Pes. 3 pr. metrisk Ton.

Fri for denne Afgift er blandt andet Stenkul og Koks, der importeres til siderurgisk og metallurgisk Brug, samt Kogsalt.

Nantes.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter frcs.	
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.			
							Ant.	Ton.		
I. Ankomne:										
Fra Norge til Hovedsta- tionen	21	12 278	-	-	21	12 278	-	-	202 900	
” Norge til Vicekon- sulstationerne . . .	52	6 156	-	-	52	6 156	-	-	112 406	
” Sverige til Hoved- stationen	5	1 716	-	-	5	1 716	-	-	48 200	
” Sverige til Vicekon- sulstationerne . . .	25	7 660	-	-	25	7 660	-	-	195 150	
” andre Lande til Ho- vedstationen	16	6 609	2	600	18	7 209	-	-	217 000	
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	17	9 647	1	194	18	9 841	-	-	265 700	
Ialt	136	44 066	3	794	139	44 860	50	25 908	1 041 356	
II. Afgaaede:										
Til Norge fra Hovedsta- tionen	3	1 066	2	541	5	1 607	-	-	7 950	
” Norge fra Vicekon- sulstationerne . . .	-	-	11	2 641	11	2 641	-	-	-	
” Sverige fra Vice- konsulstationerne . .	-	-	8	2 346	8	2 346	-	-	-	
” andre Lande fra Ho- vedstationen	10	2 789	29	16 807	39	19 596	-	-	41 430	
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	2	453	72	16 974	74	17 427	-	-	6 800	
Ialt	15	4 308	112	39 309	137	43 617	50	25 908	56 180	

For Havari eller Ordre ankom 2 Skibe dr. 2 438 T.

Af svenske Skibe ankom 17 dr. 9 651 T.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. frcs. 3 196.40, ved Vicekonsulst. frcs. 3 272.20, heraf tilfaldt Konsulen frcs. 1 636.10. Af svenske Skibe ved Hovedst. frcs. 786.80, ved Vicekonsulst. frcs. 752.60, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 376.30. Ialt tilfaldt Konsulen frcs. 5 995.60. Expeditionsafgifter, norske frcs. 140, svenske frcs. 42, fælles frcs. 18.20.

Aarsberetning dateret 16de Februar 1897.

Paa Distriktets Kyster forliste i 1896 norsk Slup „Ruth“ af Haugesund paa Teignouse Rev, ligeoverfor Quibéron.

Skibsfarten viser nogen Tilvæxt i Drægtighed, udelukkende fra Hovedstationen, medens Vicekonsulaterne nærmest udviser Nedgang. Søkanalen i Nedre

Loire begunstiger fremdeles Nantes til Skade for St. Nazaire, hvilken sidste alene, og kun i Transit, modtager Skibe af stor Drægtighed, mest under engelsk Flag med skaaren Last fra Norden og engelske eller skotske Kul.

De Ladninger, der indførtes til Nantes med skandinaviske Skibe, bestod mest af „Rondins“ af Gran, og Træmasse til Papirfabrikation, Bygningstømmer og svensk Jern, Tjære og engelske Dampskibskul. Svenske og norske Seilskibe, der for det meste kom fra Udlandet, indførte Kolonialsukker og Trælast fra Canada. Kun to Skibe medbragte Copra fra Afrikas Kyst, hvormed iaar konkurrerede indisk Copra indført med store tyske Dampskibe til meget lave Fragter.

De til Vicekonsulsstationerne især under skandinavisk Flag indførte Varer var skaaret Træ fra Norge, Sverige, Finland og Amerika, engelsk Kul, og til Fiskerhavnene i Bretagne Rogn fra Bergen, sædvanlig i smaa norske Seilskibe.

Den norske Skibsfart paa Distriktet udgjorde: 1892, 183 Skibe dr. 51 125 T., 1893, 167, 48 292 T., 1894, 120, 35 138 T., 1895, 136, 41 339 T., 1896, 140, 46 233 T.

Indførselsartikler var som sædvanligt fra Norge: Gran Rondins, Træmasse, Rogn, Bygningstømmer, og smaa Partier Naturis, Hesteskosøm og Apatit til Gjødning. Nøie Opgaver over Indførselen fra Sverige og Norge kan ikke erholdes, da den for en Del foregaar under fremmed Flag, især med store engelske Dampskibe.

Træ og Træmasse. For Papirfabrikationen indføres fremdeles Grankub og færdig Træmasse, hvilken Handel stedse synes at tiltage. Medens den store Fabrik Gouraud fremdeles er næsten den eneste i Nantes Distrikt, som til sin Fabrik i Chantenay indfører Raastoffet, Kub, som den selv omdanner til Træmasse, forsyner derimod andre Papirfabriker sig i aarligt tiltagende Antal fra Norge med færdig Træmasse. Den indførte Kvantitet af denne Vare er derfor betydelig tiltaget i 1896.

Med norske og svenske Skibe indførtes til Nantes fra Norge 3 875 Std. Rondins, eller det dobbelte af i 1895, udelukkende for Huset Gouraud, og 7 342 Ton Træmasse mod 6 715 i 1895.

Fra Sverige 600 Std. Rondins og 1 111 Tons Træmasse.

To eller tre engelske Dampskibe var derhos optaget med at gaa fra Jakobsstad til Nantes med betydelige Kvantiteter finske Rondins for Fabriken Gouraud; det synes ikke at dette Land hidtil har lagt sig efter Udførsel af færdig Træmasse, ialfald ikke til Nantes Distrikt.

Foruden de Kvantiteter af disse Varer, der er kommet til Hovedstationen, har Saint Brieux iaar erholdt flere Partier svensk Træmasse, hvorhos talrige Seilskibe er kommet fra Norge til Pontrieux (Finistère) med Ladning for en Papirfabrik, der uden Tvivl nylig er anlagt paa dette Sted og som synes at være i stærk Virksomhed.

Af Rogn indførtes under norsk Flag til de forskjellige Fiskerhavne i Distriktet, hvor der er Vicekonsuler, 22 963 Tønder Rogn fra Bergen, eller outrent samme Kvantitet som i forrige Fiskesæson.

Sardinisket mislykkedes i Vendée, men var derimod meget rigt og fordelagtigt i Bretagne, især i Finistère, hvor det trak meget langt ud i Sæsonen.

Alene i Havnen Douarnenez fandt i November et mærkeligt Fiske Sted og alle Oplag, der fandtes i de andre Havne af Rogn fra Bergen, afsendtes til Finistère. Forraadet truede endog med at slippe op, da der sidst i Sæsonen ankom til Douarnenez et Parti paa 4 000 Tønder, som forsynede Markedet.

Desuagtet var Slutningspriserne meget faste, paa det høje Tal af 60—65 francs for Rogn af første Kvalitet. Uden at man nøie kan anslaa det nuværende Oplag, har man saaledes Grund til at tro, at det er ganske ubetydeligt.

Fragten har ved Indførselen ikke været over fr. 2.50 pr. Tønde.

Specielle Rapporter om Rogn er afsendt til Departementet i mine Skrivelser af 5 og 18 December 1896.

Hele Indførselen af skaaret Træ fra Norden til Nantes Distrikt naaede i 1896 næsten 25 000 Pt6. Std. Den foregik for største Delen til St. Nazaire i store engelske Dampskibe.

I norske og svenske Skibe kom ialt fra Norge 2 309 Ptb. Std. og fra Sverige 7 790 Std. eller en ganske betydelig Tilvæxt mod i 1895.

Den under vort Flag indførte norske Trælast var bestemt til St. Nazaire, Nantes, Brest og St. Malo.

Fragterne var fra først af meget lave, men undergik en mindre Forhøjelse mod Aarets Slutning og noteres nu ca. 45 francs pr. Std. for den botniske Bugt og 32 frs. pr. Std. fra Norges Sydkyst.

Foruden skaaret Trælast fra Sverige og Norge, vedbliver Kjøbmændene her i Distriktet at erholde betydelige Kvantiteter Trælast fra Finland og Pitchpine fra Amerika. I skandinaviske Skibe ankom til Distriktet fra Finland 1 365 Ptb. Std., fra Amerika 2 058 Std.

Naturis, hvorom Konsulatet har afgivet Rapport under 21 Januar sidstl., er fremdeles kun Gjenstand for ubetydelig Handel. I 1896 indførtes til Distriktet ialt 2 485 Ton Naturis fra Norge mod 1 364 i 1895. Fragterne var 10—12 frs. pr. Ton. Under disse Forhold er det vanskeligt at kjæmpe mod den kunstige Is, der fabrikeres meget klar og gjennemsigtig til en Salgspris af 9—10 frs. pr. 1 000 Kg.

I Finistère og Vendée findes meget talrige Fabriker for kunstig Is, der leverer al Is, som behøves for Transport og Bevaring af Fisk og Kjød.

Indførsel af Is til Husbrug er altfor ubetydelig til at kunne forøge Importen nagtet den ualmindelig milde Vinter.

Af svensk Jern tiltog Indførselen betydeligt og udgjorde 5 4 Mill. Kg. foruden 4 619 Kg. Baand og 1 262 Kg. Staal.

Priserne var	25 frs.	for hamret Jern	1ste Klasse	Lancashire
	23	-	—	—
	23	-	valset Do.	—
	25	-	Les Vergettes	Lancashire

pr. $\frac{9}{10}$ Kg. leveret Toldboden Nantes. Fragterne varierer fra 11—13 frs. pr. Ton.

Udførselen er fremdeles saagodtsom ingen her fra Konsulatdistriktet. Med Undtagelse af Saint Brieuc, hvor to norske Dampskibe fik Udfragt, et

med Boghvede til Hull og et med Mineral til Antwerpen, er Nantes den eneste Havn, der kan skaffe norske Skibe Udfragter, hvilke dog er meget sjældne og lidet fordelagtige. De bestaar for det meste af Tøndebænder og Skifer til England, Stykgods til Kolonierne, Boghvede og Mel til Holland, Danmark og Norge.

Selskabet Grand Moulins de Nantes (før Perraud & Cie) vil med Tiden kunne udføre fra sin store Fabrik, beliggende ved Indløbet til Havnen, betydelige Partier Mel. Men da maa det franske Parlament forandre Indførselszonerne for Korn, thi for at kunne nyde Fordelen af „admission temporaire“ herfra maa det først sende sit til Udførsel bestemte Mel til Marseille med franske Dampskibe, der alene har Ret til Kystfart. Dernæst lader den det udføre fra den sidstnævnte Havn, under „acquits à caution“, der har Kurs paa Børsen som industrielle Værdier eller Statspapirer. Deputeretkammeret har optaget Sagen og man maa haabe, at det snart vil forandre denne ligesaa besværlige som abnorme Tilstand.

Klid, Affald fra Møllerne i Nantes er meget søgt af nordiske Kjøbere, der konkurrerer derom. Dampskibet „Hertha“ af Bergen har udført to Ladninger heraf til Flensburg paa ca. 650 Ton.

Konsulatets Kontor er indtil videre rue Crébillon No. 20, aabent fra 9—6.

A. Bockman,
Vicekonsul.

Indhold: **Antwerpen** S. 9. — **Bilbao** S. 19. — **Brüssel** S. 10. — **Hamburg** S. 9. — **Konstantinopel** S. 13 og S. 18. — **Kreta** S. 11. — **Melbourne** S. 12. — **Nantes** S. 20. — **Rio de Janeiro** S. 11. — **Israpporter:** **Danzig** S. 3. — **Dresden** S. 3. — **Frankfurt a/Main** S. 2. — **Hamburg** S. 8. — **Havre** S. 3. — **København** S. 3. — **Nantes** S. 1. — **Paris** S. 8.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.,

No. 2.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1897.

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

Hannover.

Beretning dateret 23 Februar 1897.

Aaret 1896 var 25 Aaret for det tyske Riges Dannelse; dette har været Grundlaget for det tyske Erhvervslivs økonomiske Opsving, der ikke kunde tilveiebringes alene ved det tidligere Toldforbund. Tysklands Præstationer paa Verdensmarkedet har neppe nogensinde været saa agtet som nu, og baade i Frankrige og England er forekommet Udtalelser, hvorefter der allerede regnes med den Tid, da den tyske Industri vil staa i Spidsen for Verdensproduktionen. Paa den anden Side staar imidlertid Agrarerernes Forsøg paa at hindre Industrien, der staar i Veien for Landbrugets dominerende Stilling.

Børsvirksomheden er med det nye Aar indtraadt i ganske forandrede Forhold ved de opstillede legale Skranker, idet den nye Børslov maa befrygtes, væsentlig at hindre Børsernes Virksomhed, især da man i Udlandet netop søger at ophjælpe Børserne. De Udvæxter, som man har villet borttrydde ved Loven, har man ikke kunnet ramme. Den Skade, der bevirkedes ved Overspekulationen var tildels raadet Bod paa og Børserne var i Aarets første Halvdel begyndt at overvinde Forstyrrelsen, hvorimod de ved Børsloven i den sidste Halvdel for-aarsagede Bekymringer bevirkede store Indskrænkninger i Børstrafiken. Børsernes Omsætningsskat indbragte saaledes i Aarets første 10 Maaneder kun 11.92 Mill. Mark imod 17.97 Mill i samme Tid 1895. Lovens Tilblivelse har ogsaa fremkaldt stor Misstemning, da det viste sig, at Regjeringen manglede Kraft til at beskytte Børserne mod de Angreb, hvorfor de var Gjenstand fra kapitalfiendtlig Side. Den nuværende Børsreform mangler meget, der havde kunnet tjene til Beskyttelse af Sparekapitalen, indeholder andet i en uensigts-mæssig Form og en stor Del Bestemmelser, der hindrer Omsætningen uden at beskytte Publikum. Regjeringen har ikke kunnet modsætte sig det agrariske Flertals Villie om Indførelse af børsfiendtlige Foranstaltninger, om Statskom-missærer, Terminregistre, Indflydelse af Outsidere paa Noteringer og Optagelse af nye Værdipapirer, skjærpet Ansvar for Emittenter og Kommissionærer, Forbud mod Terminhandelen i Korn og Ophør med Tidshandelen i Bjergværks-papirer etc. Børsregistret vakte stærk Opposition under Henvisning til, at Børsforretningen ogsaa hidtil havde støttet sig paa Tro og Love. Ogsaa den

nye Effektdapotlov medførte Forstyrrelse af Forretningsvirksomheden. Loven tilsigter at beskytte Sparekapitalen bedre end før mod Underslag, idet den hindrer Bankieren fra at reise Penge paa sine Kunders Papirer, medens han har at træde i Forskud for Kjøb eller Belaaning af Effekter. Det har imidlertid vist sig, at denne Lov, som Børsloven, bevirker en Forskyvning af Forretninger fra de smaa og middels Bankiere til de kapitalstærke Firmaer og store Banker. Den nye Børslov skal efter dens ivrigste Forkjæmperes Mening bevirke at unddrage Børserne Marked ved Indskrænkning af deres Forretninger og at vanskeliggjøre Børser og Bankkredse Forretningernes Udførelse.

At man saa uventet hurtig kom over Følgerne af den sidst i 1895 stedfundne Sammenstyrtning af Spekulationen, er delvis grundet i, at Bekymringerne betræffende den politiske Tilstand har vist sig ugrundede. Den vigtigste af de politiske Begivenheder var Præsidentvalget i de forenede Stater, hvor Spørgsmaalet paa den ene Side stod imellem Gjennemførelse af en sund Myntfod, eller den amerikanske Dollars fulde Værdi, men derhos tillige Beskyttelsestold i Betydning af en videre Opskruning af de allerede nu høie Toldsatser, og paa den anden Side et Angreb paa Korruptionen og Udskeielserne hos Kapitalmagten og Spekulationen, men tillige Fordringen paa atter at bringe det detroniserede Sølv til Herredømmet, uden Hensyn til, at de forenede Stater derved uden Tvivl førtes mod sin økonomiske Nedgang. Mc Kinleys Valg overtraf Forventningerne, skjønt hertil knyttede sig Erindringen om den Beskyttelsestold-Kampagne, der i de forenede Stater for endel Aar siden førtes til Skade for vor Industri.

Industriens Opsving forøgede Behovet for Penge og bevirkede en Forhøjelse af Rigsbankens Rentefod helt til 5 pCt. i Oktober. Englands Banks Diskonto steg ogsaa successivt fra 2 til 4 pCt. Pengebehovet staaar aabenbart ogsaa i Forbindelse med den Omstændighed, at der i Østerrige og Rusland samles store Guldforraad til Valutareguleringen; hertil anslaaes der at være henlagt ialt $3\frac{1}{2}$ Milliard Mark. Man venter nu i det nye Aar en Pengestrøm fra de forenede Stater, hvor det efter Valget stedfundne Opsving i Handel og Industri har medført forøget Indførsel af europæiske Varer, medens Udførselen af amerikanske Produkter, særlig Hvede og Mais, vistnok har været meget stor, men ikke alene er gaaet til Europa, men for en Del ogsaa til Indien. til Dækelse af Hungersnøden dersteds. Paa Grund af Rentens Stigning var Afsætningen af Pantebreve og Hypothekobligationer ikke saa let som før. Det er et godt Tegn for Rigsbankens Ledning, at den ikke behøvede at forhøje sin Diskonto til mere end 5 pCt., naar det betænkes, at Handelen fra Februar 1895 til sidst i 1896 alene fra Rigsbanken har draget til sig 620 Mill. Mark i Betalingsmidler. Samtidig var dette Krav paa Englands Bank 340 Mill., Frankriges 439 Mill., og den østerrigske Nationalbank 171 Mill. Mark. Dette forklarer, at disse Banker kan holde lavere Diskontosatser.

Forskjellige Statslaan viste i 1896 følgende Rentabilitet, beregnet efter de gjældende Kurser:

$3\frac{1}{2}$ pCt. preussiske Consols 3.38, 3 pCt. svensk Laan 3.06, 3 pCt. norsk Laan 3.09, 4 pCt. østerrigsk Guldrente 3.89, 4 pCt. ungarsk Guldrente 3.94, 5 pCt. italiensk Laan 4.44, 4 pCt. russisk Laan 3.94, 3 pCt. portugisisk Laan 3.97, 4 pCt. spansk Laan 6.76, 4 pCt. ægyptisk Laan 3.88, 4 pCt. United States 3.06.

Rigsbankens Diskonto var i Gjennemsnit i Procenter: 1896, 3.65, 1895, 3.13, 1894, 3.12, 1893, 4.06, 1892, 3.17, 1891, 3.78.

Emissionsvirksomheden var ogsaa i 1896 meget livlig. Den udgjorde ialt et Antal af 182 Aktieselskaber med Kapital 268.5 Mill. Mark. Af Selskaber med begrændset Ansvar er siden denne Selskabsforms Begyndelse bleven grundet i 1892, 63, Kapital 28.8 Mill., 1893, 162, 68.7 Mill., 1894, 254, 112.4 Mill., 1895, 297, 149.7 Mill., 1896 376, 128.5 Mill., ialt 1 152, 488 Mill. Mark Kapital.

Tysklands Indførsel var i 1896 36 407 516 Ton, og Udførselen 25 718 533 Ton (à 1 000 Kg.) Værdierne var henholdsvis 4 573 448 000 og 3 631 629 000 Mark, hvoraf ædle Metaller 249 472 000 og 227 883 000.

Indførsel og Udførsel siden 1889 viser følgende Resultater (à 1 000 Mk.):

	Indførsel.	Udførsel.		Indførsel.	Udførsel.
1889	4 087 060	3 256 421	1893	4 134 070	3 244 562
1890	4 272 910	3 409 584	1894	4 285 533	3 051 480
1891	4 403 404	3 339 755	1895	4 246 111	3 424 076
1892	4 227 004	3 150 104	1896	4 573 448	3 631 629

Indførselen er tiltaget af næsten alle Varer undtagen Textilvarer samt, paa Grund af Spærring, Kvæg, derhos Instrumenter, Maskiner og Fartøier.

Udførselen tiltog især for Jern og Jernvarer, men aftog for Textilvarer, Papir- og Lædervarer. Af korte Varer og Kobber steg Udførselen, ligesom for en Række andre Varer.

Guldproduktionen naaede med 880 Mill. Mark den højeste hidtil opnaaede Grændse. Af dette Beløb falder paa de forenede Stater 228 Mill. Mk., Afrika 181, Australien 174.8, Rusland 126.4, Mexico 27.9, Indien 24, Kina 20.6, Guinea (engelsk og fransk) 16.2, Columbia 12.4, Brasilien 9.9, Tyskland 9.5, Østerrig-Ungarn 7.3, øvrige Lande 35.6—42. Tils. 873.6—880 Mill. Mk. Fagfolk antager, at Produktionen endnu vil tiltage i dette Aar. For Transvaal-minerne stilles i Udsigt en Tilvæxt indtil 250 Mill. M. Siden Opdagelsen af de californiske Guldelter er der produceret 3 Gange mere Guld end i de forudgaaende 350 Aar. I 70 Aarene indtraadte en Stilstand, og Produktionen naaede 1883 sit Minimum med 416 Mill. Mk. I 1892 var den 549, 1893, 660, 1894, 755, 1895, 803, 1896, 873 Mill. Mk.

Europas 4 Hovedbanker besad i 1888 i Guld 1 680 Mill. Mark, sidst i 1895 4 050, og sidst i 1896 paa Grund af den stærke Guldbevægelse til Unionen og Rusland kun 3 535 Mill. Mk. Englands Bank havde 1896 et Guldforraad af 704.5 Mill. M. og et Noteomløb af kun 520 Mill. Frankrigs Bank viser samtidig et Overskud af Nettoomløbet over Metalforraadet af 520 Mill. Mk. og Rigsgbanken trods Industriens Krav kun 147.3 Mill. omløbende Noter over Kassabestanden.

Behovet for Sølv i Østasien er betydeligt, ligesaa for Omsætningen i andre Lande. Sølvudførslen til Indien, Kina etc. var i 1896 6 017 895 £ mod i 1895 £ 5 919 502. Sølvprisen er iøvrigt ikke sunket efter Bryans Nederlag. I Gjennemsnit var Prisen i Pence for en Unze Sølv i 1896 $30\frac{77}{100}$, 1895 $29\frac{22}{25}$, 1894 $29\frac{1}{16}$, 1893 $35\frac{10}{16}$, 1892 $39\frac{14}{16}$, 1891 $35\frac{2}{15}$, 1890 $47\frac{11}{16}$, 1880 $52\frac{4}{16}$. Værdiforholdet mellem Guld og Sølv var i 1896 1 : 30.67, 1895 1 : 32, 1894 1 : 26, 1881/85 1 : 18.63, 1867/80 1 : 17.81, 1871/75 1 : 15.17.

For Landbruget var Aaret mindre tilfredsstillende, især paa Grund af Høstens kvalitativt mindre gode Udfald. Dog er Kornpriserne gaaet op, et godt Tegn paa, at ogsaa Landbrugets Nødstilstand mildnes. I Sammenhæng hermed synes der at spores de første Tegn til Tilbagegang i den overdrevne agrariske Agitation, der i de senere Aar har syndet meget i det økonomiske og politiske Liv, uden at derved er udrettet noget for Landbruget selv. Kanitz Andragendet tør ansees som i det mindste udsat, og den bimetalistiske Bevægelse, der dækker sig med den agrariske, har lidt et stærkt Stød ved Præsidentvalget i Amerika. Bevægelsen i Kornpriserne 1896 viser atter, hvormeget disse afhænger af Priserne paa Verdensmarkedet. Aarets højere Kornpriser turde ikke mindst bero paa Uaaret i Indien. Til den daarlige Høst kom desværre i store Strækninger af Tyskland Mule- og Klovesyge.

Et Forbud mod Terminhandelen i Korn- og Melvarer syntes egnet til at vække Modstand hos de forbundne Regjeringer. Alene ved Terminhandelen kan de Staters Behov, der som Tyskland, producerer mindre Korn end de behøver, tilfredsstilles, og den har hidtil opfyldt sin Hensigt, at udligne de enkelte Staters Forraad og Behov. Ogsaa Landbruget har stor Interesse i samme. Strax efter Høsten stilledes af det tyske Landbrug tilsalgs Korn af Værdi 3—400 Mill. Mark. Skulde Kjøberne forhindres fra for disse Kjøb at dække sig paa Terminmarkedet, maatte det befrygtes, at de i det Hele ikke vilde købe saa store Kvantiteter og bære Resikoen dermed, i ethvert Fald kun mod af Producenterne at erholde tilsvarende Indrømmelser, der alene kunde bestaa i Prisnedslag. At Kornpriserne kunstig trykkes ved Terminhandelen, maa benægtes. Hertil kommer, at man ved et Forbud mod Terminhandelen i Tyskland ikke vilde kunne hindre den Indflydelse, som Verdensmarkedet og den paa andre Pladse bestaaende børsræssige Terminhandel i Korn øver paa Priserne. Kornpriserne i Paris, London, Berlin, Newyork og Chicago staar i Regelen i et vist Sammenhæng, og Kornpriserne i Tyskland vilde ogsaa efter Forbud mod Terminhandelen blive i samme Afhængighed af Verdensmarkedet. Et saadant Forbud vil for Landbruget faa endnu skadeligere Følger end for Børserne.

Med Undtagelse af Faar har Kvæg bestanden i Tyskland betydelig tiltaget. Der fandtes saaledes henholdsvis i 1883 og 1892 i Tyskland (i 1000 Stk.): Heste 3 522 og 3 836, Hornkvæg 15 768 og 17 555, Faar 19 189 og 13 589, Svin 9 206 og 12 174, Gjeder 2 640 og 3 091. Tilvæksten repræsenterer i Værdi 803 Mill. Mark. I Forbindelse hermed staar en betydelig Tilvæxt i Indførselen af Mais, Byg og Havre.

Melafsætningen lider under aftagende Udførsel, hvilket staar i Forbindelse med Lovbestemmelserne om Meludbytte og Toldrestitution. De franske Møller er i saa Henseende bedre stillet. Humlehandelen har ikke kunnet komme ud af sin trøstesløse Stilling. I Spiritus fandt nogen Prisstigning Sted. Ligesaa for Roeolie, hvorimod Linolie viser en betydelig Nedgang.

Sukkerindustrien stillede sig gunstigere end i 1895 uagtet en betydelig Indskrænkning af Roedyrkningen. Gjennemsnittsudbyttet var 310 Dctr. pr. Hektar. Produktionen af Roesukker i det tyske Rige var i Driftsaaret 1895—96 1 615 111 Tons. Medens Afsætningen til Holland, Belgien og Sverige er aftaget, tiltog fremdeles Exporten til Norge og var i de sidste 11 Mdr. i 1896

100 779 Dctr. Til Japan gik 123 736 Dctr., og til britisk Nordamerika 110 687 Dctr. samt til Syd- og Mellemamerika ca. 90 000 Dctr. Gjennemsnitsprisen var 11.25 M. for Roesukker 88 pCt., mod 9.55 Mark i 1855.

Europas hele Sukkerproduktion i 1895/96 var 4 393 537 Ton, hvoraf Frankrige 667 853, Østerrige-Ungarn 791 405, Rusland 732 489, Belgien 260 050 og Holland 106 829.

Kulindustrien har havt et godt Forretningsaar. Syndikaterne har nu i denne Industri faaet fast Fod; de virker til stadige og faste Priser, hvis Forhøielse ikke har været ubillig. Efterspørgselen efter Kokes var saa stor, at den ikke kunde efterkommes. Gjennemsnitspriserne var for Fedtkul M. 8.25, Magerkul M. 7.67, Gaskul M. 10.17.

I Jern- og Staalindustrien har der fremdeles været Opsving, navnlig for Ertserne. For Rujern har de forskellige Syndikater stedse mere nærmet sig hinanden, det nydannede Sigerländer er sammensmeltet med Düsseldorfers Syndikatet, og med Luxemburg bestaar et Priskartel. I Gjennemsnit har Prisbedringen været 20—25 pCt. Halvfabrikater kunde paa Grund af den stærke Sysselsættelse i Bjelker, Stavjern og Skinner neppe produceres efter Behovet, og Priserne er nu steget med 30 pCt. Der er endnu et Misforhold mellem færdigt Jern og Jernvarer, hvilke sidste ikke har fulgt med i Forhøielsen. Behovet for Skinner vil blive endnu større til Vaaren. Valsetraad var mindre efterspurgt, derimod var der stort Opsving i Grov- og Finblik. Lokomotiv-, Jernbanevogne-, Maskin- og Kjedelfabriker samt Støberier var stærkt optaget. Tysklands Produktion af Rujern var 6 360 982 Ton.

Kobber steg fra £ 41. 7. 6 til £ 50 og sluttede med £ 49. 10. Forbruget er stærkt tiltagende.

Kaffehandelen hemmedes ved billige Tilbud fra Brasilien. Andre Kolonialvarer havde gennemgaaende et godt Marked. Fedt gik ned i Pris, antagelig paa Grund af rige Maishøster i Amerika. Afsætningen af Smør standsedes delvis ved oftere skeede Prisforhøielser; bedre Vare staar nu i Berlin til 106—102 Mark. Margarin var kun delvis godt efterspurgt. I Tobak var Priserne stigende, og Kjøbelysten tiltog ved de Høsten hemmende Uroligheder paa Cuba samt Meddelelser om daarlig Høst paa andre Steder. Den indenlandske Høst, der har givet et ret brugbart Produkt, er solgt let og til gode Priser.

Læderforretningen var lidet tilfredsstillende, vistnok som Eftervirkning af den overdrevne Prisstigning i 1895. Priserne bedrede sig paa den sidste Tid, men Nedgangen er dog ganske anselig.

Bygningsvirksomheden i Hannover var betydelig. Vistnok er der en vis Overproduktion i Huse, men den udgjør kun $4\frac{3}{4}$ pCt. og bevæger sig saaledes inden normale Grændser. Den nye Bygningsordning har havt en gunstig Virkning paa Bygningernes Kvalitet.

For Træhandelen var Aaret gunstigt paa Grund af den betydelige Bygningsvirksomhed og Opsvinget i Jernindustrien og Exporten. Stigningen i Priserne for nordiske Trævarer vedvarede, og bedre Produkter blev hurtigt udsolgt for hele Aaret. Efterstaaende Indkjøbspriser fra de sidste Aar viser den betydelige Stigning. (Granbord f. o. b. paa vedk. Lasteplass pr. Ptb. Std.):

For 1895:

	5"		6"		7"	
Riga Vare	92 $\frac{1}{2}$	Mark	110	Mark	115	Mark.
Petersburger Vare	90	—	107 $\frac{1}{2}$	—	112 $\frac{1}{2}$	—
Svensk Vare	85	—	102 $\frac{1}{2}$	—	110	—

For Vaaren 1896:

Riga Vare	100	Mark	115	Mark	120	Mark.
Petersburger Vare	95	—	110	—	115	—
Svensk Vare	90	—	105	—	110	—

For Sommeren og Høsten 1896:

Riga Vare	110	Mark	125	Mark	130	Mark.
Petersburger Vare	110	—	125	—	130	—
Svensk Vare	107 $\frac{1}{2}$	—	117 $\frac{1}{2}$	—	122 $\frac{1}{2}$	—

Nuværende Priser for 1897:

Riga Vare	130	Mark	135	Mark	140	Mark.
Petersburger Vare	127 $\frac{1}{2}$	—	130	—	135	—
Svensk Vare	122 $\frac{1}{2}$	—	127 $\frac{1}{2}$	—	132 $\frac{1}{2}$	—

Tidligere end ellers kom de nordiske Huses Offerter til Afslutning paa Markedet for 1897, og ved raske og store Handeler blev Priserne atter forhøiet, saa at de nu staar paa en i de sidste 20 Aar ikke opnaaet Høide.

Textilindustrien maa betegnes som gunstig, dog har Opsvinget i denne Branche ikke holdt sig udover Aaret, navnlig da de til det amerikanske Præsidentvalg knyttede Forhaabninger ikke blev opfyldt. Det lykkedes at afvise Agrarernes Forsøg paa at indføre Uldtold og forhøje Kamtøitolden.

Den kemiske Industri viser for flere Artikler Nedgang i Udbyttet. Chlorkalkens Værdinedgang fortsættes og heri er ikke Forandring at vente paa Grund af vedblivende Produktionsforøgelse fra de elektro-kemiske Værkers Side.

Drogehandelen viser en Tilbagegang i Udbyttet. Aarlig tiltager de store Producenters Bestræbelser for at komme i nærmere Forbindelse med Forretningerne og selv besørge Afsætningen af sine Produkter. Ligeoverfor Udlandet virkede Handelstraktaterne gunstigt ved den Ro, der hersker i de vigtigste Exportlandes Toldlovgivning. Kun nogle sydamerikanske Stater har foretaget betydelige Toldforandringer. Skjønt man i Rusland lider under det russiske Toldvæsens rigorøse Foranstaltninger, er dog dette Land et af de bedste Afsætningsgebet, hvor Kreditforholdene er betydelig bedre end før. Drogehandelen trænger stedse videre ind i Asien med sine Agenter og Varer. Exporten til Central- og Sydamerika og Ostindien tiltog, hvorimod den til de forenede Stater gik meget tilbage. Udførselen til Tyrkiet, Cuba og Philippinerne hindredes af politiske Forhold. De gamle Forbindelser med de skandinaviske Lande er opretholdt. Importen af medicinske Vegetabilier fra Udlandet er stærkt tiltaget, medens Dyrkningen af saadanne Planter i Tyskland aftager. Prisnedgangen vil fremgaa af efterstaaende Opgave udvisende Priserne i de tidligere Aar og de nuværende. I de sidste Aar kostede:

Salicylsyre 14 M. pr. Kg., nu 4 M., Calomel 8, nu 6, Phenacetin 35, nu 12, Salpetersur Wismut 18, nu 8, Chinin 55, nu 35, Opium 30, nu 22, Morfin 220, nu 185, Codin 540, nu 425, Cocain 850, nu 410, Helvedesten 100, nu 65, Senegarod 6, nu 4, Chloralhydrat 8, nu 6, Safran 140, nu 90, Salol 30, nu 10, Ricinusolie 110 M. pr. 100 Kg., nu 80, ren Carbolsyre 250, nu 160, Borsyre 90, nu 75, Vinstensyre 330, nu 270, Citronsyre 500, nu 325, Melkesukker 200, nu 150, Chloroform 340, nu 210.

Høsten af Blomster, som Camille, Kongelys, Lind, Valmue og Slaaentorn, var ikke gunstig. Kamfer, der har stor Anvendelse til teknisk Brug, er bleven en betydelig Spekulationsartikel. Den steg i 1895 paa Grund af Monopolisering ved et Londoner Syndikat fra 260 til 480, og stod i 1896 i 275 Mark. Kinin er faldt fra 50 til ca. 35 Mark formedelst tiltagende Dyrkning af Chinatrær paa Java, hvorfra indtil sidst i September udførtes 7.8 Mill. Pund. Prisen for Cocain varierede fra 520—410 M. pr. Kg. Dyrkningen af Cocabusken, samt Fremstilling af halvrenset Cocain, er tiltaget meget i Peru og Bolivia. Glycerin opnaaede en betydelig Stigning som meget anvendt til Dynamitfabrikationen. Af flere Urter, som Løvetand, Pebermynte, Balsam og Salvie var Høsten slet. Lycopodium faldt fra 400 til 300 Mark pr. 100 Kg. Mannaasken gav kun ringe Udbytte af Manna, da dens Sukkersaft var opløst ved forsinket Høst.

Slet Torskefangst drev Prisen paa Medicintran op fra 130 til 200 Mark pr. 100 Kg. Da Konsumenten herunder aftog og ringere Transorter kom paa Markedet, faldt Prisen igjen til 160 Mark. Produktionen af Melkesukker er aftaget, da Amerika er begyndt selv at producere. Forbruget er dog voxet, især paa Grund af den tiltagende kunstige Ernæring af Smaa børn. Høsten af Olivenolie var sen og utilstrækkelig til det paa Grund af det uhyre store Sardinfiske voxende Behov. Prisen paa Safran, der især dyrkes i Frankrige og Spanien, steg ca. 50 pCt. For at hindre Konkurrence i Salicylsyre nedsatte Fabrikerne Priserne med 20 pCt. Høsten af Frø, som i Holland Sennep og Karve, i Rusland Anis, i Tyskland Fennikel og Valmue, har været i det Hele udmærket. Den i Thüringen siden lange Tider drevne Dyrkning af Angelika-, Lostilk- og Balduanrødder er aftaget. — Mange nye Læge-, Nærings- og Styrkemidler er indført.

Glas-, og især Flaskeindustrien, har delvis kun arbeidet med Tab; dog vil Overproduktionen nu blive hindret ved Overenskomst. For Speilglas oversteg Behovet Produktionen. Gummiproduktionen viser et Opsving, der staar i Forbindelse med Hjulindustrien. I Papirfabrikationen var stor Efterspørgsel, hvormod de bedre Sorter Tapeter udviste Nedgang. Forretningen i Sengestænger var gunstig uagtet forøgede Priser paa Raastoffet, især de ringe Chinasorter. Asfaltfabrikationens Stilling var gunstig og Afsætningen tiltog. Forbruget af Asfalt-Mastix og tilhørende Artikler samt af Stampeasfalt til Veie er tiltaget. Det anerkjendes stedse mere, at Asfalt har Fortrinet for Cement, Træ, Sten m. m. Aspargesdyrkningen har stor Betydning; Konserverforretningen deri er tiltaget. Cementfabrikationen havde et godt Aar, med større Afsætning, mindre Produktionsudgifter paa Grund af nye Maskiner og bedre Salgspriser bevirket ved Konventioner. Ølbryggerierne havde ligeledes god Afsætning.

Bernhard Caspar.

Mozambique.

Norske Fartøier.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen	3	1 742	-	-	3	1 742	-	-	13 027
- Sverige til Hoved- sulsstationen	12	9 898	-	-	12	9 898	-	-	2 850
- andre Lande til Hovedstationen . . .	19	19 998	-	-	19	19 998	-	-	40 548
Ialt	34	31 638	-	-	34	31 638	-	-	56 425
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Hovedstationen . . .	3	2 422	34	32 147	37	34 569	-	-	-
Ialt	3	2 422	34	32 147	37	34 569	3	6 177	-

Af svenske Skibe ankom 7 dr. 4 924 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe £ 106. 5. 3, af svenske £ 13. 9. 4.

Aarsberetning dateret 8 Februar 1897.

Ifølge Fortegnelserne besøgte Lourenço Marques i 1896 af 31 norske Seilskibe samt 3 do. Dampskibe, tilsammen 31 638 Tons, ligesom 5 Seilskibe, overliggende fra 1895, tilføjede nævnte Antal, udgjør et Hele af 39 Fartøier af en samlet Drægtighed af 36 000 Ton.

Efter Losning af samme Skibe afgik 36, medens 1, „Melanesia“, kondemneredes og solgtes her ved Auktion og 2 forblev overliggende til 1897.

Bruttofragten paa de 34 i Aarets Løb ankomne Skibe udgjorde ca. 56 425 £.

I samme Tidsrum beløb den svenske Skibsfart sig til 7 Fartøier til en samlet Drægtighed af 4 924 Tons og med 1 fra 1895 overliggende Seilskib til 5 274 Ton. Bruttofragten paa de 7 i Aarets Løb ankomne Skibe androg til £ 6 021.

Samtlige 8 Fartøier afgik i Aarets Løb til fremmede Lande.

Det vil bemærkes, at de Fartøier, som ikke er ankomne fra Sverige eller Norge med Trælast, hovedsagelig bringer Minetømmer fra Puget Sound eller Pensacola.

Den her anførte Skibsfart er den største, som hidtil har fundet Sted paa Lourenço Marques.

Den portugisiske Regjering omgaaes bestandig med Planer til Forbedring af Bugten og Havnen.

En regelmæssig Lodstjeneste er i Løbet af 1896 bleven oprettet, idet en Lodsstation findes paa „Elephant Island“, forsynet med en mindre Bugserdamper, saa at ankommende Skibe ikke findes ganske overladte til sig selv. Dog klages der over, at Lodserne ikke gaar langt nok ud, men at Skibene i Almindelighed er udenfor Fare, naar Lodsens kommer tilsyne.

Ethvert Skib er tvunget til at tage Lods, hvis Tjeneste koster 25 000 Reis eller til nuværende Kurs ca. £ 4.

Et Fyrtaarn skal oprettes paa Cockburn shoal og være færdigt før Udgangen af 1897, og vil saaledes hjælpe paa Upaalideligheden af Bøjerne, som man fæn desles ikke kan stole paa, da de driver og leder Skibene i Vildfarelse.

Siden et Aarstid har forøvrigt ingen Ulykker fundet Sted i Bugten, endskjønt Skibsfarten har været større end nogensinde før og med mere dybtgaaende Skibe end tidligere, flere stikkende 25 Fod dybt.

Det bliver nødvendigt at indskjærpe Anbefalingen om at medbringe Sundhedspas for alle Skibe uden Undtagelse, da det hænder temmelig hyppigt, at norske Skibe ankommer uden at være forsynede dermed, og som Følge deraf straffes Kapteinerne med Bøder paa 100 Reis pr. Ton, da slig Forsømmelse er stridende mod Loven. Et Skib paa 800 Tons vilde saaledes have at betale en Bød paa 80 000 Reis, eller til nuværende Kurs £ 14, som vel er værd at undgaa. Skulde ingen portugisisk Konsul findes paa Afskibningsstedet, maa den høieste lokale Autoritet legalisere Sundhedspasset, saa der er ikke Tale om Undskyldning for ikke at medbringe sligt Pas, ei heller om nogen Havn anløbes underveis.

Kapteinens Pligt er at tage Sundhedspas, som er en ubetydelig Udgift i Sammenligning med Bøderne her, uanset hvad Mægleren maatte opgive.

Paa Grund af den tiltagende Skibsfart er Prisen paa Ballast gaaet betydelig iveiret i den senere Tid, ja har endog naaet 8/ pr. Ton, hvor den tidligere kun kostede 3/6 d pr. Ton.

Der er nu for Alvor Tale om, at Regjeringen vil lade bygge Kaier, og der vil da i alle Maader blive gunstige Udsigter for hurtig og billig Losning.

I Løbet af 1896 ankom til Lourenço Marques i det hele 397 Skibe mod 314 i 1895.

Jernbanen, som i 1895 afsendte 1 494 Tog med 82 292 Tons Gods, har i 1896 befordret 2 355 Tog med 159 745 Tons.

Toldindtægterne beløb sig i 1896 til £ 145 080, medens 1895 kun udviste £ 66 000.

De to franske Dampskibsselskaber „Chargeurs Reunis“ samt „Messageries Maritimes“ har i Løbet af 1896 begyndt en regelmæssig Fart resp. fra Havre, Bordeaux, Lissabon, Lourenço Marques samt fra Marseille, Madagaskar, Mozambique, Beira, Lourenço Marques.

Angaaende norske Varer er der ingen, som interesserer dette Marked med Undtagelse af Trælaster, som forøvrigt hovedsagelig kommer fra Sverige.

Noget Margarin og Klipfisk kunde afsættes, navnlig Margarin for den nu tiltagende norske Skibsfart.

Forsøg er blevet gjort med „Viking“ Melk, men uden Held eller Forhaabning om større Afsætning.

Da Kursen mellem engelsk og portugisisk Mynt varierer mellem 25 à 30 %, vilde det være fordelagtigt for alle Kapteiner ikke at være bundne til at tage nogen bestemt Agent for sin Udklarering i Tolden, da adskillige Modtagere af Last gjerne søge at gjøre sin Fordel deraf paa Kapteinernes Bekostning.

Johs. Bang.

Piræus.

Aarsberetning dateret 26de Februar 1897.

Til Hovedstationen ankom med Ladning 7 norske Skibe, dr. 7 445 Ton, Bruttofragter Kr. 76 382, og til Vicekonsulst. med Ladning 7, dr. 1 856 Ton, Bruttofragter Kr. 38 715, og i Ballast 6 dr. 2 415 Ton, ialt 20, dr. 11 716 Ton, hvoraf Dampskibe 16, dr. 11 275 Ton.

Der afgik fra Hovedst. til fremmede Steder med Ladning 2 norske Skibe dr. 2 030 Ton og i Ballast 5, dr. 5 415 Ton, og til Vicekonsulaterne med Ladning, 9 dr. 3 830 Ton og i Ballast 4, dr. 441 Ton, ialt 20, dr. 11 716 T., hvoraf Dampskibe 16, dr. 11 275 T. Bruttofragter Kr. 71 130.

Af svenske Skibe ankom 2, dr. 1 028 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 438.88, ved Vicek. Kr. 238.86, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 119.43. Af svenske Skibe ved Hovedst. Kr. 21.21, ved Vicek. Kr. 44.07, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 22.04. Ialt tilfaldt Konsulen Kr. 601.56.

Skibsfart. Det kan efter medfølgende Opgaver konstateres, at mine Anstrengelser er lykkedes, og at flere Dampskibe er ankommet dette Aar. Jeg har ikke undladt at tage andre Skridt, og haaber at der skal komme endnu flere til næste Aar.

Der ankom i Aaret 5 854 Skibe, dr. 2 692 292 Ton, hvoraf Dampskibe 2 639, dr. 2 436 489. Af fremmede Skibe ankom 1 973.

De fornemste fremmede Selskaber, der anløber Grækenland fra Udlandet, er følgende:

Østerigsk: Lloyd Austriaco, Dansk: Det forenede Dampskibs Selskab, Tysk: Deutsche Levante Linie, Russisk: C^{ie} Russe de navigation à vapeur et de Commerce, Egyptisk: Khedival S/S, Engelske: Westcott, Laurance, W. Johnston & Co. Ld., Most S/S & Co., Cunard do., Leyband, F. do., Papayanny do., Prince Line James Knott.

De græske Selskaber, der driver Kystfart er følgende; C^{ie} de Navigation Panellenius, do. P. Goudi, C^{ie} Nouvelle de Navigation, M. Dowal & Barbour.

Markedet for de forenede Riger vilde forøges betydeligt, hvis deres Selskaber vilde lade sine Dampskibe anløbe Piræus nogle Gange maanedlig.

Trælast. Flere Skibe, hvoraf 2 svenske og et østerrigsk ankom fra Sverige med 500 Std. Trælast. Denne Vare er meget skattet for Tiden og efterspurgt af alle; foruden de nævnte Kvanta ankom ogsaa meget store Partier fra Marseille. Ogsaa til Provinserne er det bleven indført og jeg haaber, at det snart vil finde fast Fod der. Ved mine Bestræbelser fik jeg en Ordre paa 500 Std., men den politiske Krise afskar desværre Forhandlingerne. Da imidlertid Furu fra de forenede Riger nu er kjendt og meget efterspurgt, vil det faa et stort Marked i Fremtiden.

Jern. Som tidligere omtalt er der i Grækenland et stort Marked for Jern fra England og Belgien. Jern fra disse Lande foretrækkes paa Grund af sin Billighed. Importen bestaar især af Bjelker, der ansees nødvendige til Bygning af Huse, Pakhuse etc. Der indførtes i 1896 af Stænger, Bjelker og Jernbaneskiner 113 347(?) af Værdi fr. 33 978 og af Jernrør samt T Jern og andet 923 123, frcs. 399 443.

For Klipfisk er her i Grækenland et stort Marked. Den franske Fisk foretrækkes, da den er billigere, og fordi man, naar det behøves, kan faa den pr. Telegram paa 5—6 Dage, medens man maa vente paa den fra andre Lande flere Dage, Uger, eller maaske Maaneder af Mangel paa direkte Kommunikationer. Derhos er den bleven foretrukket, fordi den ved Tilberedning er behagelig at spise, idet den er blødere, medens den norske altid bliver haard.

Indførselen af Klipfisk var i 1896:

	Kg.		Værdi.		
Januar	211 106	frs. 105 563	Juli	1 452 404	frs. 1 454 535
Februar	106 831	- 53 416	August	1 556 725	- 1 510 222
Marts	550 169	- 393 760	September	1 649 936	- 1 565 909
April	959 662	- 505 189	Oktober	1 954 654	- 1 845 352
Mai	1 209 150	- 546 797	November	2 524 990	- 2 415 604
Juni	1 935 021	- 604 336			
			Ialt	14 110 648	frs. 11 000 683

Torsketran. Ogsaa herfor er Grækenland et godt Marked. Handelsreisende kommer ofte hid fra Frankrige og Italien tilbydende denne Vare. Jeg gjentager, hvad jeg før har udtalt som min Mening, at hvis der her i Grækenland blev oprettet et lidet Oplag for denne Vare, vilde man kunne afsætte meget deraf.

Hesteskosøm. Jeg kan ikke meddele noget nyt om denne Artikel; nogen Forandring har ikke fundet Sted og Forholdene er de samme som ifjor.

M. N. Rodoconachi.

Karlsruhe.

Aarsberetning dateret 19 Februar 1897.

Handelforholdenes gunstige Udvikling, hvortil henvistes i forrige Rapport, har gjort yderligere Fremskridt i 1896. Især var der stor Efterspørgsel efter Kul og Jern, hvorhos Tysklands industrielle Etablissementer uden Undtagelse var fuldt beskæftiget til i Reglen lønnende Priser. Ligesaa viser sig nyt Liv i de vigtigste tyske Storbedrifter. Opsvinget kan især tilskrives Freden i Europa, delvis ogsaa de af Tyskland afsluttede Handelstraktater, hvorved man ialfald for nogle Aar kunde regne med stabile Forhold. Det eneste mørke Punkt var den af Rigsdagen antagne Børslov, der for de til Børsen henviste Grene af Handel og Industri betyder en Indskrænkning af Bevægelsesfriheden, uden at derved de utvivlsomt gode Hensigter, der var forbundet med Loven, opnaaedes. Den som vil spekulere og spille vil ogsaa efter Ophævelsen af Terminhandelen paa Børsen søge og finde Leilighed til at tilfredsstille sin Lidenskab, medens den solide Forretning ved de den paalagte Baand føleligt skades, især da endel af de Forretninger, der før blev afsluttet ved tyske Børser, nu føres over til Udlandet. Hvorvidt Ulemperne ved den nye Lovs Indskrænkninger vil udbrede sig videre, kan endnu ikke siges, men saameget er utvivlsomt, at selv under de gunstigste Forhold Tilvænnelsen til de nye Forhold vil vare længe og at de tyske Markeder er følelig skadet ved den nye Lov.

Paa Pengemarkedet vedblev ikke den tidligere saa flydende Pengetilstand, dels paa Grund af Handelens og Industriens legitime Krav, dels paa Grund af, at Publikum i Paavente af Børsloven vendte sig fra Ultimoforretningen paa Børsen, dels fordi til Kasseforretningen usædvanlig store Midler blev lagt i Beslag. Efterat Rigsbankens Diskonto fra 1 Januar til 12 Februar havde været 4 pCt. og til 7 Marts 3 pCt., gik den atter op til 4 pCt. og den 10 Oktober til den for Tydskland usædvanlig høie Sats 5 pCt., hvorpaa den holdt sig til over Aarets Slutning. Paa Grund af det stærke industrielle Opsving udviklede der sig desuagtet en livlig Spekulation i Industripapirer, hvis Aktier altid steg, medens de større Bankers Aktier i Forhold blev tilbage. Ved Aarets Slutning var Virksomheden i industrielle Aktier endnu meget livlig, og Publikum lod sig hverken ved de dyre Penge eller Børslovens Hindringer bortlede fra sin gode Mening om disse Værdier.

Trods den forholdsvis høie Rentefod, som man paa toneangivende Sted holdt for forbigaaende, fortsattes Konversionen af gode Pantebreve og Statslaan, og ved Aarets Slutning havde saavel Riget som Preussen, Bayern, Würtemberg og Baden dels faktisk udført Konversion af sine 4 pCt. Laan til $3\frac{1}{2}$ pCt., dels stillet dette i Udsigt for den allernærmeste Tid. Det ledende Synspunkt var herunder, at selv om ved Konversionen mange berettigede Interesser blev føleligt rammet, og især mange smaa Kapitalister, der var henvist til at leve af Renterne af sine Papirer, derved kunde foranlediges til paa Sikkerhedens Bekostning at bytte sine tyske Statspapirer mod andre, saa kunde man dog ikke ligeoverfor Flertallet af Skatteyderne i Længden forsvare, at Staten for sine Laan bevilgede høiere Rentefod end Markedets, hvortil den med Lethed kunde erholde Pengene. Faktisk vil ogsaa, saavidt det kan sees, de fleste Besiddere af tyske Statspapirer benytte Tilbudet om Konversion og lade de tidligere 4 pCt. Papirer simpelthen afstemple til $3\frac{1}{2}$ pCt.

Industriens Gang var, som nævnt, tilfredsstillende. Formedelst Jernværkernes og Fabrikernes store Behov udviklede sig i Kul en regelmæssig og livlig Forretning til tilfredsstillende Priser, medens Udbyttet af Handelen med Jern og Metaller endog overtraf de temmelig høje Forventninger. Efterspørgselen efter Lokomobiler og Landbrugs maskiner var usædvanlig livlig, skjøndt Priserne paa Grund af Konkurrencen ikke steg i samme Forhold som Raamaterialerne. Bryggerierne har i det Hele havt et heldigt Aar; Afsætningen steg delvis betydeligt. Maltudbyttet var godt og Udsigterne for 1897 bedømmes gunstigt. Humlehøsten var stor, men blev meget skadet af slet Veir. De høje Priser for bedste Sort Vare kom derfor kun faa Producenter tilgode. Vinen gav næsten en fuld Høst. Kvaliteten af Vine i 1896 staa dog langt tilbage for tidligere Aar. Groshandelen med indenlandsk Tobak gav ved Salg af Tobakker fra 1895 bedre Udbytte end forventet, da Tobakken for det Meste blev tør afleveret, fermenterede godt, tabte meget af sin Tyngde og sluttelig viste sig som et ganske godt Stof til Cigarfabrikation.

I Kornhandelen varede det temmelig længe, før den sidste i 1895 haabede Bedring indtraadte. Først ved den nye Høsts Begyndelse hævede Handelen sig overraskende hurtigt under stærkt stigende Priser. Hvede stod gennemsnitlig ca. M. 20 højere end i 1895, Rug og Byg ca. M. 4, Havre ca. M. 12 pr. T. Omsætningerne var store, og da Verdensmarkedets Stilling ikke lader frygte et Prisfald, ser man det nye Aar imøde med Tillid.

Med Hensyn til Trælast, var Forretningen i Grantømmer gunstig, men i Egetræ slæbende paa Grund af voxende Konkurrence med fremmed Træ. Derimod tiltog Afsætningen af amerikansk Pitchpine. Den allerede i 1895 indtraadte Stigning af Priserne for nordisk Træ vedblev, saa at bedre Produkter for hele Aaret hurtig udsolgte. Afsætningen var betydelig livligere end i 1895 og forblev god indtil først i September, medens senere Afsætningen paa Grund af slet Veir aftog betydeligt. Specielt opnaaede svensk Træ, hvorfor Indkjøbsprisen i 1895 var mellem M. 85 og M. 110, i 1896 Priser fra M. 90 til M. 122.

Forsøg paa Indførsel af frossen Fisk fra Sverige til Tydskland er i Sydtyskland og specielt i Baden uagtet flere Anstrængelser blevet uden Resultat, delvis fordi der hos Publikum bestaar en uovervindelig Fordom mod frossen Fisk, men delvis ogsaa fordi de Handlende paa Grund af de billige Priser paa endel indenlandske Fiske ikke kan tjene saameget paa frossen svensk Fisk, at de vil paatage sig Resikoen ved den nødvendige Bestilling af større Kvanta.

I det Hele er Udsigterne for 1897 i Tydskland gunstige og det antages, at hvis ikke politiske Forviklinger stiller sig i Veien, Industrien i sine forskellige Grene, og dermed ogsaa en stor Del af Handelen endnu i længere Tid turde finde lønnende Afsætning og rigelig Sysselsættelse.

Robt. Koelle.

Breslau.

Aarsberetning dateret 3 Marts 1897.

Forhaabningerne om en gunstig Udvikling af Handel og Industri opfyldtes paa glædelig Maade i 1896. Bankforretningen kunde ikke fuldt udnytte Forholdene paa Grund af den frygtede Børslovs Ikrafttræden, hvorved navnlig Terminhandelen led den føleligste Indskrænkning. Paa Grund af Loven ilede Finantsverdenen i første Semester med at bringe i Handelen nye Foretagender og Aktier endnu under den gamle Lovs Herredømme. Bankernes Emissionsvirksomhed var derfor meget stor. Børsvirksomheden var indtil 4de Kvartal ret livlig, og da Rentefoden var gunstig for Bankerne, var Resultaterne ganske antagelige.

Montanindustrien tog et stort Opsving. Hytternes og Valseværkernes Priser er væsentlig steget. Foruden tilfredsstillende Udførsel til Rusland og Østerrike-Ungarn har det især været Konsumenten i Indlandet, heraf især Statsbanernes aabenbart længe tilbageholdte Behov, som bestemte den bestaaende Konjunktur. Jernindustrien er allerede nu næsten ganske optaget med Bestillinger for 1897. Ogsaa Kulgruberne og Zinkhytterne har at meddele gunstige Resultater.

Textil- og Spinderiindustrien havde kun middels Resultater. Linspinderierne led og lider endnu under betydelig Misvæxt paa tysk Lin, hvorfor russisk Vare er steget væsentlig i Pris, hvilken Forhøjelse Garnpriserne ikke kunde følge i tilsvarende Grad. Bomuldsspinderne arbejdede med godt Resultat, ligesaa Væverierne, dog gjorde senere paa Aaret Bekymringer sig gjældende med Hensyn til de amerikanske Toldforholds fremtidige Stilling. Porcelænsmanufakturerne noterer et ret godt Aar. Glasindustrien turde vise en Bedring; Kunstglas og Speilglas har givet gode Resultater. For Uldforretningen gjælder ligesom tidligere Nedgang i Produktionen og for Producenterne ulønnende Priser. Klædesfabrikerne arbejdede normalt med godt Resultat. For Røderi- forretningen bragte vedvarende gunstig Vanstand i Oderen et godt Aar. Maskinbygningen havde under den gode Konjunktur for de øvrige Industrier god og lønnende Beskæftigelse. Bygning af Jernbanevogne foregik i en paa lang Tid ikke stedfunden Udstrækning, hvortil især bidrog Statsbanernes ualmindelig store Behov. Priserne var gode og Stillingen synes at ville vedvare. For Cementindustrien virkede den bestaaende Konvention mellem Fabrikerne yderligere fordelagtigt. De kemiske Industrier var, forsaavidt de med sin Produktion var henvist paa Landbrugets Konsumtion, paa Grund af dettes Nødstilstand nødvendig til en vis Grad lidende, medens Fabrikerne for sine andre Produkter havde en normal Forretning.

Cellulose- og Træmassefabrikerne arbejdede ret gunstigt, hvortil vistnok ogsaa væsentlig bidrog, at der i Papirfabrikationen var stort Behov, god Beskæftigelse og lønnende Priser. Fabrikerne for Regulatorer havde et normalt Aar. Bryggerierne profiterede ligeledes af den almindelige gunstige økonomiske Stilling, uagtet lidet gunstigt Sommerveir. Da Raastoffet ikke stod for høit i Pris, var Resultaterne gode. Spiritfabrikerne havde rigeligt Raastof, og en god Konjunktur i Aarets Løb bevirkede godt Udbytte.

For S u k k e r industrien bragte Aaret den i sidste Rapport allerede omtalte nye Skattelov, hvis Hovedpunkter er Fabrikationens Contingentering og en betydelig Stigning af Konsumskatten samt Exportpræmien. Loven har slemt skuffet de Interesseredes Forventninger; thi lige efter dens Ikrafttræden begyndte Sukkerpriserne hastig at vige, vistnok i Erkjendelse af, at de ældre Beholdninger var betydelig undervurderet og at Roedyrkningen var større end ventet. Kun de Fabriker kunde opnaa godt Udbytte, der allerede Sommeren forud havde solgt paa Forhaand. Udsigterne er for Tiden lidet gunstige.

For L a n d b r u g e t bragte Aaret i flere Henseender nogen Bedring, vistnok ikke tilstrækkelig til at gjøre det tunge Tryk paa denne Næringsvei mindre følbart. God Middelhøst for næsten alle Artikler og høiere Priser dannede Lyspunkterne. Landbrugerne anstrænger sig endnu fremdeles paa det ivrigste for at sikre sin Bedrift ved Lovgivning og videre Beskyttelsesmidler.

For alle andre Næringer end Landbruget giver Aaret et gunstigt Billede med godt Haab for Fremtiden, hvis ikke politiske Forviklinger træder hindrende imellem.

V. Wallenberg-Pachaly.

Melbourne.

Skrivelse dateret 26de November 1896.

Ifølge Ordre i det Kongelige Udenrigsdepartements Telegram af den 27de forrige Maaned begav jeg mig samme Dag fra Melbourne til Western-Australia. Ved at tage Exprestræn til Adelaide, naaede jeg det derfra følgende Dag afgaaende Postdampskib, med hvilket jeg Lørdag den 31te ankom til Albany. Derfra tog jeg pr. Jernbane til Fremantle, hvortil jeg ankom den 1ste dennes. Den 14de dennes tiltraadte jeg Tilbagereisen med Dampskib, ankom til Melbourne den 21de og overtog atter Konsulatets Bestyrelse den 23de ds.

Der var for Tiden intet norsk eller svensk Skib i Fremantle tiltrængende min Assistance, og jeg kan heldigvis tillægge, at nogenlunde normale Forhold nu er indtraadte i denne Havn og sandsynligvis vil blive raadende i den nærmeste Fremtid. Forsaavidt var altsaa Reisens Maal forfeilet, men den turde desuagtet ikke ansees at have været forgjæves. Thi paa samme Tid som Farten paa Fremantle vel ogsaa i Fremtiden og navnlig i den kommende Vinter maa befrygtes at ville medføre extra Risiko af forskellig Slags, medmindre man sikrer sig derimod ved hensigtsmæssige Klausuler i Certepartierne, tør det vel antages, at de Fragter, som vil tilbydes, ogsaa vil blive saavidt høie, at de vil veie op herimod, og at Farten paa Fremantle, naar Sagen gribes rigtig an, vil vise sig særdeles fordelagtig; og den har særlig Betydning for vore Lande, fordi der vil tiltrænges en Mængde mindre Seilskibe. Jeg skal derfor i det følgende forsøge at give en saavidt mulig klar Fremstilling af Forholdene, saadanne som de har været, er for Tiden og sand-

synligvis vil blive, ledsaget af nogle Vink, som turde være nyttige for vore Redere.

Hele Western-Australia var indtil for et Par Aar siden paa det nærmeste ubeboet og ukjendt og kun af liden Betydning for vor Handel og Skibsfart. En faatallig Befolkning, bosat i det sydvestlige Hjørne af Landet og paa nogle faa Punkter af Kysten, ernærede sig ved Skovdrift, Perlefiskeri og nogen Kvægavl. Hovedstaden Perth var ikke synderlig mere end en Landsby, og dens Havn Fremantle besøgte sjelden af mere end et Par Skibe ad Gangen. En pludselig Forandring indtraadte, da rige Guldleier opdagedes omkring Coolgardie (en dengang aldeles ubeboet Egn) i 1892, og siden paa en Mængde Steder, mest i Koloniens sydlige Del. Den Udvandringsstrøm fra Australiens østlige Kolonier, som mindre gode Tider havde foranlediget, især til Sydafrika, vendte sig nu mere og mere til Western-Australia, og i det sidste Aar har hvert eneste Dampskib, som afgik til hin Koloni, bragt saa mange Passagerer, som det blot kunde give Plads for, og det uagtet Dampskibenes Antal i kort Tid er bleven fordoblet. Da den overveiende Del af Udvandrerne var erfarne Minearbeidere i sin bedste Alder og med ikke ubetydelig Kapital, er store Strækninger af guldførende Distrikter i Western-Australia, til trods for de Hindringer, som Landets delvis ørkenagtige Beskaffenhed lagde i Veien, bleve udforskede i forholdsvis kort Tid, og den Drift, der allerede er sat igang, har paa en Mængde Steder givet saadanue Resultater, at engelsk og australisk Kapital formelig har flommet ind. At angive, hvor mange Mill. Pund Sterling i de sidste to Aar er anbragte i Western Australia Guldmineaktier lader sig neppe gjøre med endog kun tilnærmelsesvis Nøjagtighed, men det tør antages at være over femti Millioner Pund. I den sidste Femaarsperiode er Landets Export fordoblet og Importen tredoblet. Paa samme Tid har Koloniens Regjering grebet Sagen an med kraftig Haand, bygget Jernbaner, Veie, Havne, Vandledninger, Telegraflinier m. m., og alene i sidste Parlamentsæson voteredes et Laan paa £ 7 000 000 for lignende Arbejder. Det var dog uundgaaeligt, at Udviklingen under saadanne Forhold ikke kunde blive ganske harmonisk, og blandt de Arbejder, som ikke formaaede at holde Skridt med Tidens øgede Fordringer var Udbedringen af Fremantle Havn. Som vedlagte Kart A udviser, bestod den tidligere alene i en tarvelig beskyttet Havn for Smaaskibe i Swan River, der gaar ud forbi Perth og Fremantle. Afstanden mellem disse Byer er ca. 12 Mil, og der er et 13 Fod dybt seilbart Løb mellem dem lige ned til Udløbet ved Fremantle, hvor der er en Bar, som hidtil ikke kunde passeres uden af Baade og smaa Lægtene. Noget søndenfor Flodens Udløb var bygget en ca. 3 000 Fod lang Pier forsynet med dobbelte Jernbanespor, men da denne Pier kun er ufuldstændig beskyttet under vestlige Vinde, hvilke hele Vinteren igjennem er fremherskende, maa Fartøier, naar saadant Veir indtræder, forlade samme og ankre udenfor. Dette medførte for Seilskibes Vedkommende adskillig Uleilighed og Fare, og har derfor i senere Aar saadanne aldeles ikke faaet Tilladelse at komme ind til Pieren i Tiden fra 1ste April til 1ste Oktober, og i den øvrige Del af Aaret har kun to Pladse med respektive 12 Fod og 14 Fods Vanddybde været reserveret for Seilskibe, medens alle andre Pladse ved Pieren har været forbeholdt Dampskibe. Seilskibene har i den øvrige Del af Aaret — og de mere dybgaende gennem hele Aaret — været henviste til at ankre omtrent 1 Mil (ca. 1') længere syd paa den saakaldte „Owen's anchorage“, som er saa vel beskyttet ved udenfor liggende Øer, at den maa betegnes som en fuldkommen sikker Ankerplads. Løsningen dersteds har imidlertid for Kjøbmandene været forbunden med betydeligt Besvær og Udgift, fordi der indenfor „Owen's anchorage“ kun findes en mindre Pier, hvilken ovenikjøbet for det meste har

været reserveret for Ilandbringelse af Kvæg. Autoriteterne har (og som det synes med god Grund) været klandrede, fordi de ikke, da Skibsfarten paa Fremantle tiltog saa overordentlig, først og fremst sørgede for en Stump Jernbane til „Owen's anchorage“, og dernæst forlængede den derværende Pier, samt tillod Lægtene til enhver Tid dersteds at losse enhver Slags Gods. Det synes ialfald paatageligt, at om dette var blevet gjort, kunde med forholdsvis liden Udgift den Uleilighed, som Skibsfart og Handel nu har lidt under, næsten helt været undgaaet. Som det nu var, maatte Lasten fra alle Skibe, der henlaa paa „Owen's anchorage“, bringes i Lægtene hen til de for disse anviste Pladse ved den inderste Del af den store Pier og der losses i Regjeringens Jernbanevogne og paa disse føres til eller gennem den indenfor liggende Toldbod. Nogenlunde store Lægtene har nemlig ligetil den sidste Tid ikke kunnet kommet over Baren ind i Floden, og heller ikke var nogen Lossepladse der færdige. Lægterpengene, som i tidligere Aar pleiede at være 4 sh. 6 d, steg hurtigt til 6 sh. pr. Ton af saavel tungt Gods, hvoraf 2 240 lbs. regnes at udgjøre en Ton, som af let Gods, af hvilket 40 Kubikfod regnes for en Ton. Til en Tid var Tariffen endog 6 sh. 6 d, men er nu atter nede i 6 sh., som formodentlig vil blive gjældende for en længere Tid. Allerværst var, at de forhaanden-værende Lægtene viste sig utilstrækkelige for Behovet, samt at et enkelt Firma for en lang Tid formaaede at erhverve næsten et Monopol paa al Lægtring og benyttede sig heraf paa temmelig hensynsløs Maade; det lod nemlig sine Lægterførere først og fremst tage ud af Fartøjerne, eftersom de ankom, alt Maalegods, — hvilket for Lægterne antagelig, efter den vedtagne Tarif, gav ca. 30 à 40 pCt. fordelagtigere Fragt end det tunge Gods — og lode saa det tunge Gods blive liggende i Skibene, indtil det faldt beleiligt for Lægtermændene at afhente samme. Da det tillige vel var mest magtpaaliggende for Kjøbmændene at faa det værdifuldere og lettere omsættelige Maalegods iland snarest muligt, medens det i en Flerhed af Tilfælde konvenerede dem særdeles vel at faa benytte Skibene som gratis Pakhus for de tunge og mindre værdifulde Varer, kunde ialfald Egeninteresserne ikke bringe dem til at sætte nogen Stopper for Lægtermændenes Vilkaarlighed, saalænge de ikke truedes af Proces om Betaling for Overliggedage, og det tør vel hælde, at de ganske roligt har veiet Udsigten til at tage en saadan Proces mod Fordelen ved at kunne benytte Skibene til Pakhus, og fundet, at det lønnede sig bedst at forsøge det sidste. Retspleiens enorme Kostbarhed i britiske Lande, og kanske særlig i de australske Kolonier, er stedse en mægtig Faktor i saadanne Anliggender, og en Flerhed af Omstændigheder gjorde ved denne Anledning Forholdet mere kompliceret for den Skibsfører, som vilde søgt sin Ret ved Domstolene — til saadan Grad, at ikke en eneste hidtil har ovovet at anlægge Sag. Man skal i denne Forbindelse nævne, at for omtrent et Aar siden brændte et stort Staten tilhørende Pakhus i Fremantle samt en Mængde Jernbanevogne, saaledes, at det i flere Maaneder bagefter var vanskeligt at faa Lægterne lossede paa Grund af Mangel paa Vogne; dette vilde sandsynligvis i flere Tilfælde blevet betragtet som tilstrækkelig Grund til at fritage Varemottageren for Betaling af Overliggedagspenge. Enkelte Skibsredere havde akcepteret en Certepartiklausul, hvorved de forpligtede sig at levere Varerne „paa Fremantle Pier“; naar nu Skibene ankom paa den Aarstid, da de efter gjældende Havnereglement ikke kunde faa losse ved Pieren, blev det et Spørgsmaal, om de ikke maatte ansees forpligtede til enten at vente til de kunde faa Plads ved denne eller selv betale Lægtring. Særdeles uheldigt for Redernes Interesser maa det Forsøg ansees at have været, som Førerne af de i Havnen liggende Fartøjer gjorde paa fælles Optræden dengang, da Forholdene artede sig paa det allerværste. De opnaaede derved maaske at øve nogen Pres paa

Autoriteterne, men fra disses Side kunde ikke synderlig mere gøres, end at Havnearbejderne blev drevne paa med øget Kraft, hvilket ingen øieblikkelig Indflydelse kunde have; men Importørerne, Skibenes egentlige Modpart, fik den bedste Anledning til at tage sine Modforholdsregler, og saalænge der var Tale om fælles Procedering vidste de sig taalelig trygge for Angreb af den enkelte. Noget Sagsanlæg for fælles Regning blev der da heller intet af — først og fremst fordi enkelte Fartøiers Sager langt ifra var identiske, og dernæst fordi de britiske Skibsførere her, ligesom i Almindelighed, savnede den uafhængige Stilling, der kunde gøre dem skikkede til at varetage sine Fartøiers Interesser i saadanne Tilfælde. De britiske Rederier, hvis Skibe farer paa Australien, har nemlig i Regelen faste Agenter herude, hvilke besørger alt det kommercielle ved Farten, saaledes at Skipperen kun har at navigere Fartøiet mellem Landene, og disse Agenter ere enten selv større Importører eller har Interesser tilfælles med disse, saaledes at de ved at søge Betaling for Overliggedagspenge vilde berede sig selv, eller ialfald sin Stand, Vanskeligheder.

Vedlagte Tabel over norske og svenske Skibe, som iaar har besøgt Fremantle (Dampskibe i Maanedsfragt undtagne) udviser, at de Ophold, hvorfor Skibene har været udsatte, ihvorvel beklagelige nok, ingenlunde er saadanne, at denne Havn fortjener det Navn, som den tildels har faaet: det andet Santos. Tre Skibe, et britisk, et norsk og et svensk, har i det forløbne Aar vistnok faaet ganske overordentlig sen Expedition, men for det første og sidstes Vedkommende vilde Sagsanlæg paa Grund af specielle Omstændigheder neppe nyttet, hvorimod det med Sikkerhed antages, at det norske Skib „Cormorant“ kunde erholdt Godtgjørelse tilkjendt ved Dom.

Ved Brev af 18de August underrettede Føreren af sidstnævnte Fartøj det herværende Konsulat om, at han var ankommet til Fremantle den 13de Mai sidstleden med en Ladning Stykgods, udgjørende 2 136 betalbare Tons, at Fartøiet er 1 021 R.-T. og laster henimod 1 650 T. d. w., at det ligesom alle andre i Havnen liggende Fartøier var ved Certeparti bunden til at losse „according to the custom of the port“, at Losningen strax paabegyndtes og fortsattes paa tilfredsstillende Maade, indtil ca. to Trediedele af Lasten, nemlig alt det lette Gods var udlosset, men at Losningen derefter saagodtsom op- hørte, at han havde begyndt at kræve Betaling af Overliggedagspenge, men at hans Krav at Agenten var blevet afvist, og at han derefter havde noteret Protest mod Befragteren og Konsignatærene (hvis Antal var over nitti) samt givet Agenten Notis om at saadan Protest var noteret. Da han allerede havde taget disse indledende Skridt til en Proces, havde imidlertid samtlige i Havnen værende Skibsførere søgt at danne en Forening for i Fællesskab at varetage sine Interesser.

Af Konsulatets Svar hertil tillader jeg mig at citere følgende:

„Det kan aldrig dømmes at være custom of the port at Kjøbmanden skal kunne holde Skibet saalænge han vil; Retten vil maaske kjende et urimeligt lidet Kvantum Varer at være „customary“ for en Dags Losning, men et eller andet Tal maa den fastslaa, og det kunde vel neppe blive mindre end f. Ex. 40 Tons pr. Dag? Det forekommer mig i et saadant Fald at være rigtigt af en Skibsfører at gaa til Doms, selv om han ikke faar nogen af sine Kollegaer med sig, og paa den anden Side maa han være fuldt berettiget til paa sit Rederis Vegne at bidrage ret betydeligt til nogen Kollega, der vil gøre sin Sag til en „test case“. Jeg haaber derfor snart at se en Dom, hvilket vil være den mest praktiske Maade at løse „the block“.

Og under 22de September tilskrev jeg endvidere Hr. Kapteinen saaledes:

„— — — jeg anser, at De under de givne Omstændigheder har ei alene Ret, men absolut Pligt til at anlægge Sag om Overliggedagspenge, selv om ingen af de andre Kapteiner, som er i samme Stilling vil forene sig med Dem. Efter tidligere Erfaring tror jeg heller ikke, at der er saa synderlig vundet ved Fællesoptræden ved saadanne Tilfælde; thi naar en Sagfører skal procedere for tre Skibe, saa beregner han tre Gange saa stort Salær som for ét, selv om Arbeidet er præcis det samme. Noget andet er det, at to eller flere Parter, hvis Sag er ganske ens, forene sig om at lade én procedere først, og at Udgifterne skal deles, om Sagen tabes. Jeg kan ikke indse, at der kræves nogensomhelst speciel Sagførerdygtighed for at føre en grei Sag om Overliggedage — enhver hæderlig Sagfører bør være god nok hertil — og Omkostningerne herfor bør ei gaa høit. Og skulde De tabe (hvilket jo vilde være det samme som at Retten slaar fast, at 140 Dage er customary Losning i Fremantle for et Skib paa 1 021 Ts.!) saa har De gjort, hvad De kunde, og Feilen ligger hos Domstolen. Søg selv at blive „put in the witness box“, thi da kan De bedst faa forklaret alt for Retten. Sagen vil være udprocederet paa én Dag, og det gjør intet, om Dommen først falder, efterat De er afseilet.“

Et mere bestemt Raad kunde vel ikke gives; men som man senere erfarede, havde Føreren af „Cormorant“ fremdeles i nogen Tid Haab om, at bedre Resultat kunde naaes gennem Skibsførernes Sammenslutning end ved særskilt Sagsanlæg; da han noget senere følte sig tilbøielig til at følge Konsulatets Raad og i den Anledning telegraferede til sit Rederi, fik han fra samme intet Svar og vovede derfor ikke at indlade sig paa Proces. Han sluttede siden Fragt af Jarrah-tømmer fra Albany, i hvilken Havn jeg traf ham under min Tilbagereise fra Fremantle, men uagtet Sagen endnu stod aaben og uafgjort, turde jeg ikke nu tilraade Proces — dels fordi det naturligvis nu, naar Skibet ikke længere var i Havnen, vilde falde vanskeligere og kostbarere at lægge Bevismidlerne tilrette, dels fordi jeg, paa samme Tid, som jeg ikke betvivler, at „Cormorant“ vilde være bleven tilkendt Erstatning for Overliggedage, er af den Mening, at Erstatningen ingenlunde vilde være bleven givet med saa stort Beløb, som Kapteinen mente sig berettiget til. Det syntes nemlig at være den almindelige Opfatning i Fremantle og Perth, ikke alene blandt Kjøbmænd, men ogsaa blandt Autoriteterne og de ledende Sagførere, at „custom of the port“ under saadanne Forhold som de iaar herskende neppe af nogen Ret vilde være bleven anset at binde Lastemodtagerne til at losse samme Kvantum pr. Dag som det i tidligere Aar vanlige, men snarere kun det Kvantum, som i det sidste Aar har været det gennemsnitlige. Alle syntes enige om, at der i Fremantle ikke findes nogen bindende „custom of the port“, og naar jeg anførte, at der dog maatte gives en Grændse, nævntes af flere 40 Ton pr. Dag som det høieste Kvantum en Kjøbmand, „according to the custom of the port“ nu kunde ansees forpligtet at losse; det turde derfor ikke være usandsynligt, at en Dom, om en saadan var bleven æsket, vilde være bleven afsagt nogenlunde i Overensstemmelse hermed. Et enkelt norsk Skib, som iaar ankom til Fremantle med Trælast havde ikke Klausulen „custom of the port“ i sit Certeparti, men var sluttet til at losse 10 Petersburg Standard pr. Dag; Losningen tog to Dage længere Tid, for hvilke Overliggedagspenge godvillig betaltes af Lastemodtagerne. Vor Vicekonsul i Fremantle sluttede nylig et Skib paa ca.

500 Standard at losse i 35 Arbeidsdage, svarende til 57 Tons pr. Dag. Overhovedet antages det ikke, at det for Losning af Trælast vil have nogen synderlig Vanskelighed for Fremtiden at faa indført bestemte Lossedage i Certepartierne; og vil antagelig Losning af indtil 15 Std. pr. Dag godt kunne betinges. Med Stykgodsladninger turde det være langt vanskeligere at faa faste Dage, men dette er heller ikke saa absolut paakrævet, da man i disse Certepartier pleier at faa, og vel altid kan faa ind den Klausul (som ogsaa fandtes i „Cormorant“s Certeparti) „Australian and New Zealand trade forms of Bill of Lading shall be used.“ Disse „forms“ indeholder nemlig følgende Klausul: „The master is to deliver the goods with all reasonable despatch and the consignees are to be ready to receive them within forty eight hours after the ship commences to unload, otherwise the master or agent may discharge and store them at the expense and risk of the owners of such goods,“ hvilken Klausul synes at give Skibsførerne et effektivt Middel mod Konsignatærens Efterladenhed ved Lastens Modtagelse.

At Fremantle, der hidtil har været en i flere Henseender middelmaadig Havn, inden kort Tid vil blive en udmærket god, hvor hurtig Expedition kan gives, turde fremgaa af, hvad nedenfor anføres om de Havnearbeider, som nu er projekterede og delvis allerede fuldførte. Noget andet er, at saalænge ingen „custom of the port“ er etableret, vil der for Importørerne være en nær for Haanden liggende Fristelse til at benytte Fartøjerne som Pakhuse saa længe de blot tør, thi den Profit, som de herved kunde have, er meget betydelig paa et Sted, hvor Pakhusleie og Arbeidspenge er saa høie som i Fremantle.

Havnearbeiderne i Fremantle, hvilke har til Hensigt i Munden af Swan River at skabe en Havn, som til enhver Tid og under alle Forhold vil være tilgængelig for Skibe af enhver Tonnage, og som er saavidt rummelig, at den paa det nærmeste vil gjøre de hidtil benyttede og mindre bekvemme Lossepladse ved Fremantle Pier og Owen's Anchorage overflødige, paabegyndtes i November 1892 og er beregnet at skulle være fuldførte inden November 1900 og at skulle koste £ 800 000. Af denne Sum var til den 1ste Januar dette Aar anvendt ca. £ 260 000, og af det udførte Arbeide synes man berettiget at slutte, at det hele vil være fuldenndt før den oprindelig fastsatte Tid, og at den beregnede og bevilgede Sum vil vise sig fuldt tilstrækkelig. Planen omfatter følgende store Arbeider:

A. Tvende store Bølgebrydere i vestlig Retning ud fra Nordsiden og Sydsiden af Swan Rivers Munding. Begge disse er allerede fuldførte. Den nordlige, som skal beskytte mod de farlige nordvestlige Storme, er den længste og sværest byggede. Efter den oprindelige Plan skulde den være 2 934 Fod, men den er nu færdigbygget til 3 450 Fod, og der foreligger Forslag om at forlænge den yderligere 1 200 Fod. Kommer denne Forlængelse istand, vil det, foruden at skabe en bedre Indseiling, ogsaa gjøre Fremantle Pier til en langt sikrere Losseplads, end den nu er, idet Dønningen, som især under nordvestligt Veir er meget generende, da vil blive betydelig formindsket. Den sydlige Bølgebryder er 2 550 Fod lang. Mellem begge er et Dyb, der jævnt aftager fra 28 Fod ved Udløbet til ca. 13 Fod nærmest Land, men indenfor dette findes, tvært over Flodmunden den saakaldte Swan River Bar, en Række Kalk- og Sandstensklipper, der ved Lavvande omtrent naar Overfladen.

B. Bortsprængningen af denne Bar paabegyndtes i Juli 1894; det er et meget betydeligt Arbeide, hvilket ovenikjøbet besværliggjøres ved Byens Nærhed.

Til December 1895 havde man, ved Anvendelse af 60 Tons Dynamit og Gelignit udsprængt 245 000 Kubikyards Sten. Der skal her dannes et Seilløb mindst 450 Fod bredt med en Dybde af 30 Fod ved laveste Vandstand; men hidtil er man ikke naaet længere end til at faa istand en Kanal, tilstrækkelig dyb og bred til at lade etpar store Mudderpramme komme op i Floden; enkelte Smaafartøier har dog ogsaa allerede nu benyttet Kanalen. Minerings- og Muddringsarbeidet paa Barren paagaar nu med al Kraft.

C. Indenfor Barren bygges langs Flodens Sider lige op til den nuværende Jernbanebro Stenkaier forsynede med Jernbanespor og delvis med udenfor liggende Brygge af Jarrahtømmer, omtrent $\frac{3}{4}$ engelsk Mil lange og 1 200 Fod fjernede fra hinanden; Floden mellem dem skal uddybes til 30 Fod ved laveste Vandstand og Landet bag dem — hidtil Sump eller Fjære — tørlægges ved Hjælp af det opmudrede Materiale, hvorved vil indvindes ca. 80 Acres for Lastetomter og Pakhuse. De nævnte Kaier er nu paa det nærmeste fuldførte, og de øvrige Arbeider i fuld Sving. Fire kraftige Muddermaskiner er igang her og paa Barren.

D. Endel Klippegrund paa Sydsiden af Flodens Munding planeres, mest forat skaffe udvidet Plads for Toldboden og Jernbanestationen. Et paa den saaledes vundne Grund opført stort Pakhus blev just i disse Dage taget i Brug af Jernbanedepartementet. Der er for Tiden omtrent et Tusen Mand beskæftigede ved Havnearbejderne i Fremantle.

Hvad der hidtil er udført af de forannævnte Arbeider, har dog endnu ikke i nogen kjendelig Grad skaffet noget nyt Rum for Trafiken, meders paa den anden Side den Mængde Materiale, som man har maattet importere just for Havnearbejdernes Skyld, har lagt Beslag paa en betydelig Del af den Plads, som havdes paa Fremantles Pier; men om et Par Maaneder antages Lægtene og mindre Fartøier at kuene faa losse ved Kaierne i den nye Havn — et Kystfartøi paa 40 Tons har i disse Dage allerede losset der — og om ti Maaneder vil, ifølge Overingeniørens Opgave flere store Skibe kunne losse i Elvehavnen, hvilken vil blive taget i Brug, efterhvert som Arbeidets Fremskriden tillader det.

Efter en af „Cormorant“s Fører opgjort Statistik ankom der til Fremantle i Tiden fra den 15de Februar til den 15de Mai sidstl. fra Havne udenfor Australien 8 Seilskibe, dr. 6 625 R.-T., altsaa ca. 74 R.-T. pr. Dag, og heraf var ved Udløbet af nævnte Tidsrum endnu ca. 2 500 Tons tilbage at losse; og fra 15de Mai til 15de August ankom 16 Seilskibe dr. 12 509 R.-T., altsaa ca. 139 R.-T. pr. Dag, hvoraf ved Periodens Udløb ca. 7 000 Tons antoges at være ulosset. Jeg har fundet, at fra 15de August til 1ste ds. ankom 19 Seilskibe dr. 10 650 R.-T., altsaa ogsaa ca. 139 R.-T. pr. Dag, og var heraf pr. 1ste ds. neppe saameget som 6 000 Tons ulosset, medens kun 35 Seilskibe dr. 35 549 R.-T. — deraf kun 3 norske og intet svensk — da var underveis eller befragtede til Fremantle. Disse Tal synes nærmest at tyde paa, at Tilstanden forbedres, men at vore Fartøier mere og mere holdes borte fra dette Marked. De senest til Fremantle ankomne Skibe har alle faaet nogenlunde rimelig Expedition. Da jeg indtraf dertil, fandtes kun et svensk og to norske Skibe i Havnen; det førstnævnte laa seilklart bestemt for Albany; af de norske var det ene et Dampskib i Maanedsfragt, det andet, „Carte Blanche“ af Arendal, laa ved Pieren lossende; den første Dag efter min Ankomst lossedes ca. 4 800 Stkr. Bord, mod ikke over 4 000 Stkr. i de foregaaende

Dage, næste Dag over 5 000, og fortsattes paa samme Maade, indtil Skibet var udlosset den 9de ds. Modtageren af Lasten ansaa sig da at have udlosset Fartøiet „according of the custom of the port“, medens Kapteinen mente at have Krav paa Liggedagspenge, og var jeg færdig at assistere ham; men da Forsøg paa at erholde Godtgjørelse i Mindelighed ikke lykkedes, ønskede Kapteinen ikke at skride til Sagsanlæg, dels fordi hans Fartøj var blevet losset forholdsvis hurtigt, saaledes at Erstatningen i intet Fald vilde bleven betydelig og dels fordi han tidligere havde haft behagelig Forretningsforbindelse med Lastemodtageren og nu ventede at kunne slutte ny Fragt med ham. Føreren af det kort Tid i Forveien afseilede norske Fartøj „Elma“, hvem jeg traf i Albany, havde overgivet sin Sag til det anseede Sagførerfirma Purkiss and Haynes i Perth, med Fuldmagt til at enten søge Sagen afgjort ved Dom eller Kompromis eller lade den falde. Ogsaa dette Skib havde losset til samme Modtager og faaet forholdsvis god Expedition. Sagføreren havde imidlertid, efter mislykket Kompromisforsøg, fundet, at han ikke turde gaa videre, fordi Fartøiet ved sit Certeparti havde været bundet til at levere Lasten „at the Fremantle Pier“, hvilket ikke var gjørligt paa den Aarstid, da det ankom. Udfaldet af en Proces vilde ialfald været saa tvivlsomt, at jeg, særlig da det Beløb, som Sagen angik, var mindre betydeligt, ikke turde give noget Raad tvertimod Sagførerens, der syntes aldeles uinteresseret. For det svenske Skib „Robert Mac Kenrie“, der nu henlaa i Albany og som havde haft et ganske overordentligt langt Ophold i Fremantle, vilde der, som før nævnt, neppe været muligt at erholde Erstatning for Overliggedage.

Jeg søgte at overbevise samtlige Autoriteter, med hvem jeg kom i Berørelse, om Hensigtsmæssigheden af, at Fremantle chamber of commerce kunde bevæges til at afgive en Erklæring om, hvad „customary“ Losning i hin Havn vil sige; ligesaa henstillede jeg til vor Vicekonsul, der er Medlem af Bestyrelsen af samme „chamber of commerce“, at søge udvirket saadan Erklæring, men har jeg kun lidet Haab om, at dette vil nytte noget. Jeg paapegede dernæst, at det vilde være ønskeligt, om Havnemesteren eller nogen anden Autoritet paalagdes, at hver Dag ved et eller andet Signal tilkjendegive for alle Skibe i Havnen, om Dagen kan regnes for en „weather working day“ eller ikke, men heller ikke denne Tanke syntes for Tiden at vinde Bifald. Min egen Mission til Fremantle, samtidig med at en engelsk Udsending fra et Rederibolag kom did i lignende Ærinde, og Pressens Bemærkninger i denne Anledning turde dog have bidraget betydeligt til at overbevise Stedets Myndigheder og andre om Stillingens Alvorlighed.

Uagtet der neppe nu kan gjøres noget for at skaffe de Skibe, der har været i Fremantle, Erstatning for det lange Ophold, for hvilket de har været udsatte, antager jeg det meget vel muligt for vore Rederier at fremtidigene tage Del i den livlige Fart paa Stedet og nyde godt af forholdsvis høje Fragter uden at udsætte sig for lignende Tab. Et Hovedspørgsmaal herved er, om der til næste Vinter, altsaa forinden den nye Havn endnu i nogen videre Udstrækning har kunnet tages i Brug, maa befrygtes en saadan Tilstrømning af Skibe, at Forholdet vil blive omtrent som iaar. En særlig Grund til at frygte herfor, turde være den Omstændighed, at der til et kolossalt Vandledningsarbejde fra Kysten til Coolgardie og omliggende Steder, hvortil er bevilget £ 2 500 000, og som skal være færdigt inden tre Aar, vil tiltrænges 90 000 Tons Jernrør, foruden en hel Del Maskineri, hvilket alt maa importeres via Fremantle. Man

tror dog, at Importen af disse Rør neppe vil kunne paabegyndes før efter Midten af 1897 og neppe vil blive sat igang, forinden Losning i den nye Elvehavn vil kunne betinges, samt at der forøvrigt nu findes Midler til at møde en betydeligt større Trafik end forrige Aar.

Adskillig Forsigtighed maa dog tilraades ved Fragtslutning for Fremantle; navnlig vil det være bedst, om man kan undgaa Losning efter „custom of the port“, selv om man istedet skulde være nødt til at akceptere et temmelig stort Antal Lossedage. Dersom man for Stykgodslaster bliver nødt til akceptere Klausulen „as customary“, bør man ialfald ved særskilt Klausul sikre Skibsføreren Rettil for Konsignatærens Regning og Resiko at føre Varerne iland, dersom denne ikke selv sørger for Ilandbringelse et vist Antal Timer efter at være bleven varslet.

Dernæst maa man ikke ubetinget binde sig til at levere Lasten paa Fremantle Pier; allerhelst bør Pieren være helt udelukket og Losningen betinget at skulle foregaa paa Owen's anchorage eller i den nye Elvehavn, „ligtherage if any to be at the risk and expense of charterer“. Med Hensyn til, hvad det koster Skibet at losse ved Pieren fik jeg følgende Oplysninger: Slæbebaad fra Rheden („Gage roads“) til og fra Pieren koster for et Skib paa 600 à 800 R.-Tons tilsammen ca. £ 15. Ved Pieren gaar altid nogen Dønning, hvorfor man maa fortoie for og agter med svære Græstauge, der holdes tilleie af Dampskibskompanier og Kjøbmænd og i Almindelighed koster 2 sh. 6 d pr. Taug pr. Dag. Et Skib paa 600 R.-T. eller derover maa have to saadanne Tauge forud og to agter, mindre Skibe kan ligge for kun tre eller to Tauge, hvis Havnemesteren tillader det. Indtræffer stærk Storm maa Skibet lægge ud fra Kaien, og hertil vil ialmindelighed udfordres Hjælp af Lods og Dampbaad. I Begyndelsen af Aaret var der tvende Bugserbaade i Fremantle, begge lidet effektive, men efterat den ene af disse var kondemneret og den anden omgjort til Lægter, var Havnen i længere Tid uden nogen Bugserbaad, hvilket bidrog ikke lidet til at forøge Vanskelighederne. For Tiden er der igjen anskaffet to Bugserbaade, af hvilke den ene er tidsmæssig og forsynet med stærk Maskine. Uagtet der langs Pieren er anbragt en Række gode og særdeles elastiske Springpæler, vil langvarig Henliggen ved samme, paa Grund af Dønningen, neppe kunne være andet end skadelig, især for et Træfartøi. Den her nævnte Udgift og Resiko bør tages i Betragtning til Fragtens forholdsvis Forøgelse, om man ikke kan faa Losning ved Pieren ganske udelukket, og burde antagelig et Tillæg af mindst 2 sh. 6 d pr. Standard betinges for saadan Losning. Kjøbmanden sparer ved at der losses ved Pieren istedetfor paa Owen's anchorage Lægterpengenes hele Beløb, som er 6 sh. pr. Ton eller 24 sh. 9 d. pr. Ptb. Standard, saa han naturligvis stedse vil ønske Fartøiet ind til Pieren, selv om det ikke kan flyde ind, før næsten den hele Last er lægtret. Pieren faar nu en Forlængelse af 400 Fod, og fra næste Maaned vil der om Sommeren gives Plads ved samme for tre Seilskibe ad Gangen, istedetfor som hidtil kun for to.

De faste Udgifter i Fremantle udgjorde for et Fartøi paa 665 R.-Ton: Ordinære Lodspenge £ 7. 9. 0; Lods fra Gage roads til og fra Pieren £ 5. 0. 0; Tonnageafgift £ 8. 6. 3; Fyrpenge £ 11. 1. 8; tilsammen £ 31. 16. 11, og vil for større eller mindre Skibe blive omtrent i samme Forhold.

Sandballast bragt til Skibets Side, kostede før 4 sh. 6 d pr. Ton. Under sidste Aar gik Prisen op til 6 sh. og holdes fremdeles lige høit, men højere kan den ikke vel komme, da Fartøier ellers — som et eller to nylig gjorde — vil finde det regningsssvarende at lade sig bugsere til en bekvem Plads noget søndenfor Fremantle og der tage sin Ballast selv. Det er sandsynligt, at Konkurrance snart igjen vil bringe Ballastprisen ned; i

senere Tid er der bygget flere nye Lægtre i Fremantle, og Eierne af tre mindre Seilskibe har fundet sin Fordel ved at aftakle disse og foreløbig anvende dem til Transporter inden Havnen.

For Seilskibe, der ankom til Western Australia, er man for det meste henvist til at søge Udfrakter af Jarrah Tømmer. De største Exportører af denne Vare er følgende Firmaer, med hvilke der godt kan slttes Fragter uden Mellemkomst af nogen Mægler:

Tobay Karri and Jarrah Company (Eiere C. & E. Millar, Manager H. T. Smith) har Kontorer i Albany, Bunbury, Fremantle og Melbourne; skiber især fra Albany.

M. C. Davies, Kontor i Adelaide, S. A. og i Karridale, W. A., Skibning fra Hamelin Harbor og Port Augusta, nær Cape Lewrin, især til Afrika.

Yarrahdale Company, Perth, Skibning fra Rockingham og Fremantle.

Canning Jarrah Company, Perth, Skibning fra Fremantle.

H. J. Yelverton, Quindalup og Busselton, W. A.

H. Gandersen.

Hayana.

Skibsfarten 1896.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe. Ant. Ton.		
I. Ankomne.									
Fra fremmede Lande til Hovedstationen . . .	7	6 085	2	440	9	6 525	-	-	} 2 \$ 4 698, Resten Time charters.
- fremmede Lande til Vicekonsulstationerne	21	10 443	-	-	21	10 443	-	-	
Tilsammen	28	16 528	2	440	30	16 968	25	13 622	
II. Afgaaede.									
Til fremmede Lande fra Hovedstationen . . .	-	-	5	3 947	5	3 947	-	-	-
- fremmede Lande fra Vicekonsulstationerne	20	9 675	1	768	21	10 443	-	-	-
Ialt	20	9 675	6	4 715	26	14 390	25	13 622	-

Aarsberetning dateret 27 Februar 1897.

Insurrektionen. Efterat Felttogets Ledelse personlig er bleven overtaget af den nuværende Generalkaptein Weyler, har Forfølgelsen af Insurgenterne været udholdende og aktiv med de mest tilfredsstillende Resultater, især i Provinserne Pinar del Rio, Havana og Matanzas, hvor Opstanden er blevet saa svækket, at disse 3 Provinsers Pacifikation ansees saa tilstrækkelig betrygget, at Generalkapteinen har tilladt Sukkerplantagerne at male. Vi har for Tiden 56 Sukkerplantager, der maler, og mange andre færdige til at begynde; det antages, at Høsten vil blive 200—250 000 Tons Sukker. Der er allerede ankommet til Havnene 30 000 Ton af denne Høst.

Sølv Bank Bills. En af de vigtigste Sager for Tiden er de af Regjeringen udstedte Sølv Bank Bills, der forårsager mange Vanskeligheder paa Markedet, idet der ikke foretages nogen Forretninger i denne Species, da Regjeringen ikke tillader, at de noteres paa Børsen og gjør dem til tvungent Betalingsmiddel paa lige Fod med Sølvmynt.

Sygdom. Dødeligheden af gul Feber i Sommer og Vinter har været meget større end før paa Grund af den store Samling af Tropper. Smaakopper har faaet saa ængstende Udbredelse, at 50 pCt. af Dødsfaldene her i Byen skyldes samme. I det Indre, især hvor der bor mange Bønder sammen, er der Byer, hvor 50 pCt. af Indvaanerne er bortryddet af denne Sygdom.

Reformer. De af Regjeringen i Madrid foreslaaede Reformer for Øen har gjort et godt Indtryk her og ventes at ville bidrage til Øens endelige Pacifikation.

Tobak. Høsten var ringe mod den sædvanlige Produktion i normale Tider, og det i saadan Grad, at Generalkapteinen i Betragtning af, at Fortsættelse af Exporten af Vuella Abajo Tobak vilde bevirke Lukning af Fabrikerne her og Arbejdsløshed for Tusinder af Mænd og Kvinder, hvilket utvivlsomt i sine Følger vilde have forværret Tilstanden, har udstedt et Dekret, hvorved forbydes Export af nævnte Tobak.

I 1896 udførtes: . Bladtobak, . Baller 208 393, Cigarer, 158 586 500, Cigaretter, Pakker 42 860 460, skaaren Tobak, Kg. 628 180.

Frugter. I denne Artikel havde vi en stor Mængde norske Dampskibe, der gik mellem Baracoa og Gibara til Havne i de forenede Stater, men paa Grund af Ildspaesættelser, Planternes nødtvungne Indflytning til befæstede Byer og Generalkapteinsens Forbud mod Udførsel fra Havnene Sama og Banas blev denne Industri faktisk ødelagt til stor Skade for den norske Skibsfart. Der var da flere norske Dampskibe under Time Charter, og for at imødekomme alle Interesser, rettede jeg efter Anmodning af Skibsførere og Kjøbmænd en Henvendelse til Generalkapteinen med Forklaring af Sagen og Tilbud om Betaling af alle Udgifter ved at holde en Regjerings-Tilsynsmand paa hvert Skib til at føre Opsyn med dets Trafik, samt anmodede om 30 Dages Udsættelse med Dekretet. Dette blev ikke tilstaaet, da Dekretet var udstedt for at hindre saadanne isolerede Steder som Sama og Banas fra stadig at kommunikere med de forenede Stater.

Vore Skibninger fra Havana var: Ananas Barrels 1 865, Apelsiner B. 896.

Sukker. Høsten 1896 var meget liden; kun 50 595 Tons udskibedes fra Øens 6 første Havne.

Molasse. Der udskibedes 6 929 Hogsheads mod 28 911 Hhds. i 1895.

Mahogni og Ceder. Ogsaa denne Næringsgren led stærkt i 1896, idet Udførselen kun udgjorde 1 465 320 superficial feet Mahogni og 2 218 920 do. Ceder; Priserne var fra \$ 80 til \$ 165 pr. 1 000 superficial feet Mahogni og fra \$ 65 til \$ 125 for Ceder efter Blokkenes Størrelse. Da Træhuggerne stadig trues i Skovene, har Kjøbmændene besluttet at lade Sagningen foregaa i Isle de Pinos, hvorfra flere Ladninger er udført til de forenede Stater, og nogle til denne Havn, hvor man begynder at føle Trang til denne Vare, der benyttes saa stærkt til Cigarkasser og Møbler.

Rum, der fabrikeres og udføres i saa stor Udstrækning herfra, er i 1896 aftaget meget paa Grund af den ringe Mængde Molasse, af hvilken Substants den tilvirkes; for nogle Aar siden, da Sukkerplantagerne var i Blomstring, solgtes denne Vare for 5 Cents pr. Gallon, medens den nu noteres til \$ 50—55 pr. Cask à 125 Gallons for 21^o i Tønder af Kastanje, fra \$ 55—60 for Eg, \$ 63—65 for 30^o i Egetønder. Udførselen var 3 246 Casks i 1896 mod 10 777 Casks i 1895.

Kaffe og Kakao. Paa Grund af Forholdene er saa lidet produceret, at det ikke noteres paa Markedet og Forbruget hersteds forsynes ved Indførsel fra Porto Rico.

Honning. Priserne var fra 40—50 Cents pr. Gallon uden Fad og fra 50—55 Cents pr. Gallon med Fad leveret paa Kai. Udførselen var 86 196 Gallons mod 131 400 i 1895.

Vox. Priserne var fra 38—40 Cents pr. Pund for gul og fra 53—55 Cents pr. Pund for hvid Udførselen var 175 317 Kg. mod 250 619 Kg. i 1895.

Kvæg. Denne Bedrift, hvori Øen stod saa høit, har lidt saa meget ved Urolighederne, at Følgerne begynder at føles i saa stor Udstrækning, at det almindelig antages, at man, hvis der ikke gjøres snarlige Indrømmelser for at lette Indførselen deraf, maa undvære dette Næringsmiddel.

Skibsfart. Kun 9 norske Skibe og 1 svensk ankom i Havnen i 1896. Heraf kom 3 i Havari, hvilke blev kondemneret og solgt. Foruden disse forliste en norsk Bark. Besætningen blev af Konsulatet sendt til New York.

Klipfisk. Importen af norsk Klipfisk i 1896 var 48 128 Kasser eller 34 518 Kasser mindre end i 1895, hvilken Nedgang, som forudseet i min sidste Rapport skyldes Befolkningens i Almindelighed nedgaaende økonomiske Tilstand.

Havneudgifter.

	Seilsk.	Dampsk.
Sundhedstolk	4.25	4.25
Losse Permit	4.25	5.30
Oversættelse af Manifest.	3.50	3.50
Kopier af do.	5.30	5.30
Stemplet Papir	4.00	4.00
Røgning	8.50	12.75
Toldklarering ind	10.60	21.20
Do. ud	15.90	26.50
Gratifikation	8.50	10.60

Lodsning.

			Fra og til Søen.	Flytning.	Fortøining og Løskastning.
			\$	\$	\$
1—	50 Tons	.	5 00	2.50	2.00
51—	100 —	.	6.00	3.00	2.25
101—	150 —	.	7.00	3.50	2.50
151—	200 —	.	8.00	4.00	2.75
201—	250 —	.	9.00	4.50	2.75
251—	300 —	.	11.00	5.50	3.00
301—	350 —	.	13.00	6.50	3.50
351—	400 —	.	15.00	7.50	3.50
401—	450 —	.	17.00	8.50	4.00
451—	500 —	.	18.00	9.00	4.00
501—	600 —	.	19.00	9.50	4.50
601—	700 —	.	20.00	10.00	4.50
701—	800 —	.	21.00	10.50	4.50
801—	900 —	.	22.00	11.00	4.50
901—	1 000 —	.	23.00	11.50	4.50
1 001—	1 250 —	.	24.00	12.00	5.00
1 251—	1 500 —	.	25.00	12.50	5.00
1 501—	2 000 —	.	26.00	13.00	5.50
2 001—	2 500 —	.	27.00	13.50	6.00
2 501—	3 000 —	.	28.00	14.00	6.50
3 001—	3 500 —	.	29.00	14.50	7.00
3 501—	4 000 —	.	30.00	15.00	7.50
4 001—	4 500 —	.	31.00	15.50	8.00
4 501—	5 000 —	.	32.00	16.00	8.50

Skibe er fri for Tonnageafgifter, Fyrafgifter, Hospitalsafgifter, Havneafgifter, Lægtring og Kaiafgift og har kun at betale fra \$ 1.25 til \$ 2.50 pr. Dag for Brug af Skur, naar de losser Stykgods over Rækken ved Caballeria Kai, og 1 Dollar pr. Dag ved Indtagning eller Udlosning af Ballast.

Bugsering til og fra Søen 6 Cents pr. Registerton, til og fra Kai 3 Cents pr. do.

Frisk t V a n d. Spring- og overflødigt, mange Damp-Vandbaade i Havnen, der kan skaffe saa meget som ønskes med kort Varsel til 50 Cents pr. 100 Gallons leveret ombord.

Arbeidere er i stort Antal og paalidelige til \$ 2 og \$ 2.50 pr. Dag og fra \$ 4—5 pr. Nat.

D a m p k r a n e r til Ladning og Losning af Skibe; flere er at erholde til 15 Cents pr. Ton, 1½ Cent pr. Bag Sukker, eller \$ 15 pr. Dag.

B a l l a s t. Siden min sidste Rapport er Prisen paa Ballast steget til \$ 2.25 pr. Ton Sten og \$ 1.50 pr. Ton Jord eller Sand. Denne af Skibene saameget benyttede Artikel har aldrig en fast Pris her i Havnen og Prisen afhænger ganske af Konkurrencen mellem Ballastfolkene. Undertiden sælges den til 75 Cent pr. Ton og undertiden til \$ 3 pr. Ton.

Stuvning. Altid paalidelige Stuere med tilstrækkeligt Mandskab. Deres Priser er: For Losning: Stykgods 40 Cents pr. Ton, Kul 35 Cents pr. Ton, Træløst \$ 1.50 Cents pr. Ton. Samme Priser for Ladning med Undtagelse af Sukker, hvorfor beregnes 5 Cents pr. Bag for Damp- og 3½ Cents pr. Bag for Seilskibe, og Rum, hvorfor Prisen er 35 Cents pr. Cask. Seilskibe anvender sjelden Stuere til Losning, men benytter i Regelen sine egne Folk fra Land om Dagen. Skibe med Pitch Pine Træløst betaler \$ 2 pr. 1 000 superficial feet for Losning paa Kaen og \$ 1.75 hvis paa Vandet.

Kul. Vi har god Anledning til Kul for Dampskibe; der er flere Pramme med selvarbejdende Dampeløfter, der kan levere Kul efter 50 Tons i Timen. Prisen paa Kul er meget højere end omtalt i min sidste Rapport paa Grund af Stigningen i Fragt. Der noteres Cardiff \$ 9 pr. Ton à 2 240 Pund, Cumberland \$ 6.50 pr. do., Trimming 25 Cents pr. Ton.

Tørdok. En tilhørende Marinen og 3 andre smaa Sluser, der ikke kan løfte Skibe paa mere end 8½ Fods Dybde og 500 Registertons. Staten har givet et engelsk Firma Koncession paa Bygning af en Flydedok, der skal kunne løfte et 5 000 Tons Skib, og har sat 6 Mdr. for Levering af Dokken i fuld Stand i Havana.

Reparationer af større Betydning kan ikke foretages, især hvis saadanne skal ske under Vandlinien.

Indførsel af norsk Klipfisk.

Maaned.	Kasser.	Priser.	
		Høiest.	Lavest.
		\$	\$
Januar	2 500	8.37	7.12
Februar	3 250	7.12	6.12
Marts	3 700	9.00	6.12
April	2 979	9.00	9.00
Mai	3 849	10.25	9.00
Juni	2 000	10.25	9.50
Juli	6 200	9.50	8.75
August	6 000	8.75	7.50
September	3 150	7.50	6.75
Oktober	6 400	9.12	6.75
November	4 700	9.12	7.50
December	3 400	8.00	8.00

48 128

De fornemste Mærker, hvortil de nævnte højere Priser svarer, er:

Astrup & Co.,	Nicolay H. Knudzon,
W. F. Busch,	Christian Johnsen,
Nils R. Parelius,	Wollert Konow,
Nicolay Volckmar,	J. Klingenberg.

Indførsel af Halifax Klipfisk:

Maaned.	Drums.	Maaned.	Drums.
Januar	1 172	Juli	1 531
Februar	1 232	August	787
Marts	2 210	September	1 826
April	1 841	Oktober	2 024
Mai	1 782	November	2 651
Juni	2 731	December	3 268

Ialt Drums 23 055
à 128 eng. Pd. netto.

Indførsel i 1895	Kg.	2 057 267
Do. i 1896	-	1 357 478

Mindre i 1896 Kg. 699 789

Komparativ Opgave over Indførselen mellem 1895 og 1896:

	Fra Norge.	Fra Halifax.
1895	Kg. 3 731 788	Kg. 2 057 267
1896	- 2 213 888	- 1 357 478

Mindre i 1896 Kg. 1 517 900 Kg. 699 789

Indførsel af de fornemste Artikler:

		Amerika.	Europa.	Ialt.
Olivenolie	Kg.	—	58 076	58 076
Oliven	Gallons	—	176 320	176 320
Ris	Tons	1 058	29 090	30 148
Kul	"	180 487	29 050	209 537
Hermetisk Kjød	Boxes	—	7 250	7 250
— Fisk	"	—	4 218	4 218
— Vildt	"	—	3 210	3 210
— Melk	"	2 160	—	2 160
— Grøntsager	"	1 430	3 210	4 640
Øl paa Fad		2 860	4 629	7 489
— i Kasser		2 044	6 574	8 618
Løg	Kg.	48 300	136 640	184 940
Cognac	Kasser	—	27 312	27 312
Vermicelli	Boxes	—	125 388	125 388
Bønner	Barrels	25 146	14 380	39 526
—	Bags	881	4 210	5 091
Spanske Ærter	"	1 866	54 646	56 512
Demijohns Gin		—	3 218	3 218
Boxes do.		—	1 920	1 920
Mel	Bags	100 645	404 091	504 736
Sæbe (46 Kg. pr. Box)	Box	—	93 640	93 640
Skinker	Kg.	349 270	80 180	429 450
Smør	"	16 840	189 310	206 150

		Amerika.	Europa.	Ialt.
Poteter	Barrels	231 740	80 410	312 150
Suppepastiller	Boxes	—	46 218	46 218
Ost	"	44 538	1 881	46 239
Salt	Bags	1 559	129 480	131 039
Cider	Boxes	—	2 318	2 318
Jerked-Beef	Quintals	78 623	—	78 623
Lys	Boxes	—	116 982	116 982
Spansk Vin	Piber	—	54 006	54 006
—	Boxes	—	182 140	182 140
Fransk Do.	Piber	—	281	281
—	Boxes	—	191	191
Kaffe	Bags	55 244	—	55 244
Hø	Baller	111 907	—	111 907
Byg	Bags	97 302	—	97 302
Smult	Tierces	48 183	—	48 183
—	Boxes	8 332	—	8 332
Petroleum	"	247 439	—	247 439
—	Barrels	3 608	—	3 608
—	Tons	3 635	—	3 635
Fisk, fersk, fra Key West	"	82	—	82
White pine Træ . . .	Sup feet	4 560 480	—	4 560 480
Yellow do. do. . . .	"	4 873 980	—	4 873 980
Do. do. Tømmer . . .	"	1 460 380	—	1 460 380
Flesk	Boxes	11 205	—	11 205
Licours cordials . . .	"	—	3 136	3 136
Wermouth, tør . . .	"	—	5 413	5 413
— Torino	"	—	6 980	6 980
Talg	Barrels	209	—	209
Skraatobak.	Kasser	997	—	997
Æbler	Barrels	2 810	—	2 810
Pærer	Boxes	1 910	—	1 910
Heste	Stkr.	118	—	118
Muldyr	"	3 562	—	3 562
Klid	Tons	2 669	—	2 669
Havre	"	210	—	210
Tjære	Gallons	2 560	—	2 560
Sardiner	Boxes &			
	Drums	—	136 846	136 846
Cement	Barrels	2 225	—	2 225

Under de nuværende Forhold er Kommunikationer tillands meget vanskelige.

A. C. Hernandez,
fung.

St. John's, Antigua.

Aarsberetning dateret 1 Februar 1897.

Til Hovedstationen ankom fra fremmede Lande med Ladning 4 norske Skibe dr. 2 940 Ton og til Vicekonsulsstationen St. Kitts, Nevis, 8 dr. 8 434 Ton. Alle afgik til fremmede Steder, heraf 1 dr. 483 Ton i Ballast. Af de ankomne var Seilskibe 2 dr. 733 Ton.

Der har været en Tilvæxt i den skandinaviske Skibsfart. Flere norske Dampskibe er befragtet til Vestindien med Kornvarer fra Amerika og er gaaet tilbage med Sukker.

Sukkerhøsten dette Aar er god; den vil blive skibet i Maanederne Marts—Juli, i hvilken Tid Skibe vil kunne faa Fragt.

Sundhedstilstanden paa Læerne er god.

Seilskibe betaler Tonnageafgift af al udlosset Ladning med 1 shilling pr. Ton. Dampskibe medtagende Post er fritaget for denne Afgift.

F. Malchertson.

Bryssel.

Aarsberetning dateret 8 Marts 1897.

Intet Skib ankom under norsk Flag i 1896, hvilket dog ikke hindrer Salg af mange norske Varer, som Trælast og Fisk. Salg af Konserver er temmelig betydeligt, men det foregaar ved Detailhandlere, der kjøber i smaa Dele af norske Importhuse i Antwerpen efter Behov uden at ville risikere direkte Ordres, der maa foregaa med Henblik til fremtidig Konsumtion.

Trælast kommer i betydelige Kvantiteter, da Byggevirksomheden er meget stor og de belgiske Skove kun indeholder Eg og Bøg. Naaetrær dyrkes kun i liden Udstrækning til Brug i Kulgruber og anvendes til dette Brug i en Alder af 30 Aar. Salgsprisen for saadant Træ er altfor lavt for at kunne taale Fragten fra Udlandet.

Man er meget optaget med den almindelige Udstilling, der skal aabnes 1ste Mai og paa Forhaand siges at ville blive en stor Succes.

G. Brugmann.

St. Helena.

Aarsberetning dateret 1 Februar 1897.

Stedet blev anløbet af 24 norske Seilskibe dr. 13 197 Ton og af 7 svenske dr. 4 129 Ton. I Expeditionsafgifter erlagdes 3 sh. 6 d.

Handelen paa Øen er ikke gaaet frem siden min sidste Rapport; tvertimod den er fremdeles stedse i Nedgang. Indførsel og Udførsel er gaaet betydelig ned i Forhold til tidligere Aar, ligesom Antallet af Skibe, der forsyner sig her, er meget aftaget.

Emigrationen til Kapkolonien er ogsaa tiltaget i det sidste Aar.

4 Skibe ankom i Havari, hvoraf 3 britiske og et tysk. Saamange Havarister i et Aar har man paa lange Tider ikke oplevet.

Emigrationen i 1896 udgjorde 82 Voxne og Børn. Indførselen var ialt 3 872 Tons, hvoraf fra England Varer for Ascension 1 483 Ton og Kul fra England 1 630 Ton, Sukker, Ris, Vin og 150 Faar fra Kap og Mauritius, 512 Ton, Mel, Korn og 18 Faar fra Australien 240 Ton, Bomuldstrø og Mel fra Indien 7 Ton.

Udførselen var til England 113 Ton, Kapkolonien 120 Æsler og 272 Ton, Ascension 14 Ton, ialt 399 Ton.

Der ankom 151 Skibe, hvoraf 10 Krigs- og Transportskibe, samt af andre 1 østerrigsk, 1 chilensk, 2 danske, 8 tyske, 24 norske, 7 amerikanske, 5 hollandske, 80 britiske, 2 franske, 1 italiensk, 7 svenske og 3 amerikanske Hvalfangere.

Guy W. Hogg.

Indhold: **Breslau** S. 38. — **Bryssel** S. 55. **Hannover** S. 25. — **Havana** S. 48. — **Karlsruhe** S. 36. — **Melbourne** S. 39. — **Mozambique** S. 32. — **Piræus** S. 34. — **St. Helena** S. 56. — **St John's, Antigua** S. 55.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.,

No. 3.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1897.

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

Rapporter om Ismarkedet.*)

London.

Beretning dateret 10 Marts 1897.

I Anledning af det Kongelige Departements Skrivelse af 18de sidstl. Nov. (No. 171) giver man sig den Ære at meddele, at ingen naturlig Is er bleven indsamlet inden dette Distrikt som Følge af den forløbne Vinters milde Veirig. Angaaende den Betydning og Indvirkning, som den kunstige Is har paa Ismarkedets Stilling, tillader man sig, under ærbødig Henvisning til, hvad herom er anført i Generalkonsulatets Skrivelse til det Kongelige Departement af 7de April f. A., at oplyse, at adskillige nye Slags af Ismaskiner visseligen siden den Tid har seet Dagens Lys, men at man endnu ikke har vundet tilstrækkelig Erfaring om de nye Methoders praktiske Resultat til deraf for nærværende at kunne med nogen Bestemthed forudsige, i hvilken Udstrækning den saaledes tilvirkede Is i den nærmeste Fremtid kan komme til at konkurrere med den fra Norge hertil Landet importerede Is. Saameget synes dog utvivlsomt, at den kunstige Is paa sine Steder kan erholdes til billigere Pris end den naturlige, ligesom ogsaa, at Isfabrikernes Produkter til vis Grad vil medføre en Nedgang i Ispriserne over hele Linien. Paa den anden Side maa det erindres, dels at Iskonsumtionen i det Hele taget her i Landet turde være i stadig Tilvæxt, dels ogsaa at kunstig Is, idetmindste paa det nuværende Udviklingsstadium, neppe kan ansees at ville kunne fortrænge den naturlige Is i Fiskerineriingens Tjeneste, idet sidstnævnte Slags er blødere og mere porøs, hvorfor ogsaa en Blanding af de to Slags Is finder fordelagtig Anvendelse ombord i mange britiske Fiske-transportskibe.

At anstundende Sommers Temperaturforholde i sit Mon vil influere paa Ismarkedet er givet, men der turde under ingen Omstændighed være Udsigt til nogen nævneværdig Stigning i forrige Aars Priser.

*) Se Hefte 1. Pag. 1.

Slutteligen vil man ikke undlade at bemærke, at det vil letteligen kunne indsees, at det er umuligt for Generalkonsulatet endog tilnærmelsesvis at kunne afgive en Udtalelse af nogen Betydning for de norske Exportører om det fremtidige Ismarkeds Stilling, der jo er afhængig af saa mange aldeles uberegnelige Omstændigheder, hvoriblandt Exportørernes egen Holdning spiller en meget betydningsfuld Rolle.

Leith.

Beretning dateret 6 Marts 1897.

I Anledning det Kongelige Departements Skrivelse af 18de November f. A. (No. 35) giver man sig den Ære at meddele, at paa Grund af den milde Vinter blev saagodtsom ingen naturlig Is indsamlet i Skotland. Af kunstig Is tilvirkedes ca. 25 000 Tons i Aaret 1896, og sandsynligvis vil Produktionen stige.

Tilførselen af norsk Is til Skotland antages imidlertid, ialfald for den nærmeste Fremtid, at ville holde sig paa nogenlunde samme Standpunkt, uagtet vistnok Indførselen i 1896 var usædvanlig stor.

Hamburg.

Beretning dateret 13 Marts 1897.

I Henhold til det Kongelige Departements Skrivelse af 18de November f. A. skal jeg tillade mig at meddele, at der efter indhentede Oplysninger i dette Konsulatdistrikt er indsamlet saa betydelige Kvanta Is, at der rimeligvis ikke vil blive nogen Forespørgsel efter udenlandsk Is i kommende Sæson.

Havre.

Beretning dateret 4 Marts 1897.

Det milde Veir, som har hersket i Frankrige i den forløbne Vinter, turde paa det nærmeste have umuliggjort al Ishøst i Landet. Ismarkedets Stilling i Aaret vil derfor bero paa Temperaturforholdene. Bliver Sommeren varm, er der nemlig al Grund til at antage, at Isforbruget indeværende Aar vil blive ligesaa stort som i det foregaaende.

Med Hensyn til Tilvirkningen af Kunstis maa bemærkes, at denne Industri fremdeles i mindre Grad synes at have Evne til Udvikling i den nordlige Del af Frankrige, hvor Transportomkostningerne for den naturlige Is er forholdsvis

billige. Anderledes er derimod Forholdet i de vestlige og sydlige Dele samt tildels i det Indre af Landet, og det opgives, at flere Steder i disse Egne Behovet for Is i betydelig Grad tilfredsstilles af Fabrikerne, ligesom ogsaa nye Etablissementer anlægges dersteds.

Af det anførte turde fremgaa, at da Temperaturforholdene bliver nogenlunde de samme i Aar som i forrige Aar, nogen videre Forandring ikke kan antages at ville indtræffe dette Aar i den udenlandske Isimport, der, som tidligere indberettet, i 1896 opgik til 46 804 Ton for hele Frankrige.

Amsterdam.

Skrivelser dateret 16 og 27 Marts 1897.

Jeg har den Ære at berette, at Indsamling af Is her i Holland denne Vinter har været snarere mindre end større end vanlig uden at det dog er sandsynligt at Indførselen af Is fra Norge derfor vil blive større, hvilket for en stor Del afhænger af om vi faar en varm Eftersommer (August og September).

Saalænge Kunstis til enhver Tid kan faaes i smaa Kvantiteter og de store Bryggerier forsyner baade sig selv og de omliggende Distrikter dermed, er vor Naturis kun søgt i Fiskerbyerne, som ogsaa iaar vil tiltrænge det vanlige Kvantum.

Isimporten fra Norge til Nederlandene i 1895 og 1896:

	1895.		1896.	
	Antal Ladninger.	Ladningernes samlede Vægt i Tons.	Antal Ladninger.	Ladningernes samlede Vægt i Tons.
Januar	—	—	—	—
Februar	—	—	2	798
Marts	1	418	1	236
April	—	—	2	573
Mai	—	—	—	—
Juni	1	218	2	612
Juli	2	586	4	1 353
August	3	1 320	3	1 395
September	2	790	—	—
Oktober	3	1 086	4	1 477
November	2	1 006	1	499
December	—	—	—	—
Ialt	14	5 424	19	6 943

Stuttgart.

Beretning dateret 17 Marts 1897.

Jeg tillader mig at berette, at dette Aars Udbytte af Naturis, hvorover dog statistiske Opgaver mangler, neppe vil svare til Behovet. Paa Grund af, at der her bestaar Isfabrikker, og at de fleste store Bryggerier selv fremstiller Kunstis i sin Bedrift, og dermed forsyner sine Aftagere turde det imidlertid forudsees, at det indenlandske Behov vil blive tilfredsstillet.

Bremen.

Beretning dateret 22 Marts 1897.

Paa Grund af en streng Vinter har betydeligere Kvantiteter Is kunnet indsamles i det herværende Konsulatdistrikt, saaat Bryggerierne og andre Interessenter har kunnet tilstrækkelig dække sit Behov.

Berlin.

Aarsberetning dateret 7 Marts 1897.

Det forløbne Aar har i det Hele været gunstigt for Handel og Industri. Det Opsving, hvortil der allerede viste sig Tegn sidst i 1894, vedblev i 1895 og maaske i endnu højere Grad i 1896, og hvis man tør dømme paa Forhaand, har vi grundet Haab om, at denne Konjunktur endnu turde vedvare i det nu indgangne Aar. Dette er kun en naturlig Følge af og en Modvægt mod den lange Periode af Stilstand, som betegnede Begyndelsen af dette Tiaar.

Hvad særskilt angaar Tyskland kommer navnlig i Betragtning dets Bjergværksdrift, Jern-, Maskin-, Textil- og kemiske Industri. Hvis paa disse Omraader en større Efterspørgsel fra Udlandet har været en af de fornemste

Aarsager, maa man paa den anden Side ikke bortse fra den Omstændighed, at det tyske Landbrug i 1896 befandt sig under forholdsvis gunstige Omstændigheder, saavel hvad Høsten angaar, som fordi der indtraadte en ikke ubetydelig Prisstigning for Korn, hvilken paa sin Side medførte et stigende Forbrug inden Landet.

Til Belysning af Tysklands Forhold til Udlandet, specielt de forenede Riger hidsættes her nogle statistiske Opgaver over Ind- og Udførsel i 1896:

Hele Tysklands I m p o r t var:

1896	36 407 516 000	Kg. til Værdi	4 573 448 000	Mark
1895	32 536 975 000	- - —	4 246 111 000	—

E x p o r t e n var:

1896	25 718 533 000	Kg. til Værdi	3 631 629 000	Mark
1895	23 829 658 300	- - —	3 424 076 000	—

T y s k l a n d s I n d f ø r s e l f r a N o r g e udgjorde à 100 Kg:

	1896.	1895.		1896.	1895.
Affald:			Træ og andre		
Fiskeguano . .	67 713	44 698	snitbare Stoffe		
Klid	113 250	105 006	samt Varer		
			deraf:		
Droger, Apothe-			Hvalfiskeben . .	647	605
kerverer og			Trælast, ubearb.	42 265	39 268
Farver:			Bygningstømmer	392 769	333 511
Is	322 442	17 005			
Jod	99	74	Kobber og Varer		
Natron, svovlsurt	800		deraf:		
			Raa Kobber . .	708	3 621
Jordarter, Malme,			Messing og Tom-		
ædle Metaller,			bak	1 719	2 955
Asbest:					
Kaolin, Feltspat,			Material-, Speceri-		
ildfast Ler .	60 012	51 306	og Konditori-		
Kobolt-ogNikkel-			varer:		
malm	334		Fisk	5 484	11 253
Huder og Skind:			Stokfisk	5 294	5 263
Kalvehuder, kalkede	1 280		Nedlagt Fisk i		
Faareskind . .	622	913	Olie, Eddike .	2 539	2 483
Huder til Pels-			Vildt	801	
beredning:			Sild, salt, iTønder	164 577	165 285
af Pelsdyr . .	78	75	Hummer	1 554	1 428

	1896.	1895.		1896.	1895.
Olie og Fedtstoffer:			Sten og Sten-		
Fisk og Sæltran	68 288	71 986	varer:		
Papir og Pap-			Raa eller grov-		
varer:			huggen. . .	265 746	224 567
Træmasse, mek.	2 090	18 678			

Tysklands Udførsel til Norge var:

	1896.	1895.		1896.	1895.
Bomuld og Bom-			Jern og Jern-		
uldsvarer:			varer:		
Bomuldsvæv, ble-			Hjørne- og Vin-		
get og appre-			keljern. . .	22 483	29 792
teret . . .	429	520	Stangjern. . .	11 226	14 648
Farvet Bomulds-			Jerntraad, raa .	20 988	16 289
væv . . .	1 180	1 059	Broer og Dele		
Possementmager-			dertil . . .	402	3 799
arbejder . .	429	338	Tagvirke af Jern	901	1 553
Kniplinger . .		74	Grove Jernvarer, }		
Fiskenet . . .	71	123	ikke slebne, . }	17 063	14 754
			Do. slebne . . }		
Bly og Blyvarer:			Fine Jernvarer af		
Typer	447		Støbe- eller		
			Smedejern. .	2 908	2 486
Børster og Bør-			Jordarter, Malm,		
stenbinderi-			ædle Metaller,		
varer:			Asbest etc.:		
Fine Børstenbin-			Cement, Roman-		
derivarer . .	76	89	cement . . .	89 520	85 182
			Sølv, myntet .	11.25	17.75
Droger, Apothe-			Lin og andre		
kervarer og			vegetabilistiske		
Farver			Spindestoffe		
Potaske . . .	3 648		undt. Bomuld:		
Anilin og andre			Hamp, exkl. Aloe		
lign. Farvest.	652	581	og Manilla	15 586	12 810
Zinkhvidt, Zink-					
graat osv. .	8 753	6 641	Korn og andre		
Farvestoffe, Gar-			Jordbrugspro-		
vestoffe, ikke			dukter:		
ellers nævnt .	615	688	Hvede	8 772	
Kemiske Fabri-			Rug	58 898	22 959
kater, ikke el-					
lers nævnt .	1 105	1 020			

	1896.	1895.		1896.	1895.
Linfrø . . .	32 938	22 282	Klæder, færdigt Linned samt Modevarer:		
Kløverfrø . . .	1 187		Færdigt Linned .	46	32
Glas- og Glasvarer:			Klæder og Modevarer af Bomuld	1 814	1 966
Glas og emaljerede Varer i Forbindelse med andre Stoffe	437		Underklæder af Bomuld og Lin	677	620
Haar af Heste, Menesker og Dyr, Børster, Fjær:			Kobber og Varer deraf:		
Sengefjær, rensed	618	775	Kobber i Stænger og Plader . .	213	5 256
Huder og Skind:			Kobberlegeringer i Stænger og Plader	2 785	
Oxehuder, saltede		729	Kobbertraad . .	567	
Do. kalkede, tørre	835	1 195	Telegrafkabler . .	808	1 125
Huder af Pelsdyr	96	106	Grove Kobberslagerarbejder .	279	683
Træ og andre snitbare Stoffe samt Varer deraf:			Tændhætter, Patroner etc. .	298	
Grove Snedkerarbejder . . .	1 821	1 209	Fine Varer af Messing og Kobberlegeringer .	1 015	1 136
Humle .	1 064	1 008	Fine Varer af Kobber, Messing etc. ogsaa forniklede	240	269
Instrumenter, Maskiner etc:			Korte- og Galanterivarer:		
Musikinstrumenter, Pianoer . . .	1 435	1 187	Varer af ædle Metaller . . .	5.67	6.30
Andre Slags . . .	561	482	Do. af Bernsten, Celluloid, Elfenben etc. .	64	91
Astronomiske Instrumenter .	45	150	Parasoller, Parapl.		99
Maskiner, især af Støbejern . . .	20 055	14 234	Spindevarer i Forbindelse med andre Materialier	275	222
Symaskiner . . .	681	1 636			
Maskiner af Smedejern	2 321	1 132	Læder- og Lædervarer:		
Kautschuk, Gutta-percha og Varer deraf:			Handskeskrin, Maroquin etc.	194	224
Grove Varer af myg Kautschuk	422	367	Saalelæder . . .	360	593

	1896.	1895.		1896.	1895.
Grove Læder- varer . . .	379	371	Silke og Silke- varer:		
Fine Lædervarer	552	547	Silkebaand . .	36	39
Varer af fin Voxdug	547	379	Silke og Silke- duge, Schaw- ler	57	51
Lingarn, Linvæv og andre Va- rer af Lin:			Halvsilkebaand (uden Metal- traad) . . .	97	86
Rebsslagerarbejder	1 093	1 095	Halvsilke, Duge, Schawler . .	236	217
Lin, ufarvet . .	656	540			
Lin, farvet . .	235	209			
Bøger og Kunst- sager:			Sten- og Sten- varer:		
Bøger, Karter, Musikalier . .	479	539	Møllestene .	8 039	6 472
Farvetryk, Kob- berstik . . .	329	232			
Malerier og Teg- ninger . . .	101	123	Stenkul, Brunkul, Koks, Torv og Torvkul:		
Material-, Spe- ceri- og Kon- ditorivarer:			Koks	121 500	94 795
Stivelse og Pote- tesmel . . .	4 228	5 463	Tegl og Tegl- varer:		
Gryn etc. . . .	13 813	11 130			
Mel	473 557	431 088	Fayancevarer, kulørte . . .	3 467	3 592
Salt		54 053			
Cigarer . . .	482	404	Uld- og Uld- varer:		
Tobakssauce . .	45		Faareuld, raa .	1 959	2 347
Raasukker . .	13 714	29 559	Uldgarn, tre- el- ler flertvundet	609	575
Kandissukker og Topsukker .	67 299	57 092	Strømpevarer .	507	493
Andre Slags Suk- ker	39 963	15 223	Klæde og Uld- tøier, utryk- kede	6 983	6 510
Olier og Fedt- stoffer:			Possementmager- arbejder . .	167	215
Roeolie i Fade .	2 893	4 511	Plysch . . .	142	
Oliekager . . .	19 310	10 562			
Papir og Pap- varer:			Zink og Zink- varer:		
Guld-, Sølv- og kulørt Papir .	299	238	Valset Zink .	5 529	5 062
Papirvarer, andre Slags	1 951	1 912			

Partipriser for endel Varer var i 1895 og 1896 følgende (naar ikke nærmere angivet, er Priserne for Berlin):

Mængder à 1 000 Kg.	1896.	1895.
Rug	118.83	119.76
Hvede	156.19	142.16
Havre	124.66	121.42
Mais	72.66	
Byg, Breslau, middeld	129.17	116 17
Do. München, Bayer	173.00	
Humle, 100 Kg.	92.92—225.83	212.50—315.83
Poteter, 1 000 Kg.	22.83— 34.44	23.71— 41.63

Kreaturer, 100 Kg.:

Hornkvæg, Kjød vægt	103.42	109.66
Svin, levende Vægt	86.23	90.13
Kalve, Kjød vægt	99.42	103.97
Faar, do.	94.56	100.85

Rugmel, 100 Kg.	16.30	16.50
Hvedemel	21.85	20.71
Smør	201.05—161.45	194.19—163.62
Raasukker, Stettin	23.73	21.63
Raffinade, do.	50.00	46.67

Potetessprit, 10 000 L. $\frac{1}{2}$ Tr.:

God 80 $\frac{1}{2}$ ei besk. med 50 Mk.		
Forbr. Skat	54.00	53.28— 34.71
God 80 $\frac{1}{2}$ ei besk. med 70 Mk.		
Forbr. Skat	35.00	
Roeolie	48.42	43.38

Sild (Tønde ca. 150 Kg.)

Stettin:

Norsk	25.46— 15.25	29.71— 19.96
Skotsk	28.50— 15.96	29.04— 23.14
Kaffe, Santos, Bremen	125.90	156.77—157.17
Do. Java, Frankfurt a/M.	236.92	
The, Königsberg, 1 Kg.	5.00— 1.42	6.58— 1.27
Uld, 100 Kg.	234.92	223.08
Jern, skotsk Takjern No. 1, Coltness	72.68	72.20
Do. engelsk do., No. Middlesbro	57.99	55.45
Do. Lübeck svensk Stangjern 1ma Stockholm	215.21	205.63
Bly, 100 Kg.	24.00	22.25
Kobber, Mansfelder	105.85	98.81
Do. 1ma Mærke udenl., Bede	101.69	94.42
Stenkul, tyske westfalske for Gas	20.58	20.75
Do. øvreschlesiske	19.19	19.60
Do. nedreschlesiske	20.00	
Engelske Smedekul	16.97	16.94

Hvad Pengetilgangen angaar, viste den sig ikke egentlig knap, men, beslaglagt ved den forøgede Rørelse i Handel og Industri, var den ingenlunde saa rig som i de sidste Aar. Saavel den officielle Rentefod som Renten i det aabne Marked var paa Grund heraf betydeligt høiere end i 1895, som det fremgaar af følgende Oversigt:

Bankdiskonto: $\frac{1}{1} - \frac{13}{2} : \frac{14}{2} - \frac{6}{9} : \frac{7}{9} - \frac{9}{10} : \frac{10}{10} - \frac{31}{12} :$
 $4 \frac{0}{0} \quad 3 \frac{0}{0} \quad 4 \frac{0}{0} \quad 5 \frac{0}{0}$

Lombardrenten: $\frac{1}{1} - \frac{13}{2} : \frac{14}{2} - \frac{6}{9} : \frac{7}{9} - \frac{9}{10} : \frac{10}{10} - \frac{31}{12} :$
 $5 \frac{0}{0} \quad 3 \frac{1}{2} \frac{0}{0} - 4 \frac{0}{0} \quad 4 \frac{1}{2} \frac{0}{0} - 5 \frac{0}{0} \quad 6 \frac{0}{0}$

Privatdiskonto: Høiest 4.875 $\frac{0}{0}$, lavest 2 $\frac{0}{0}$, gjennemsn. 4.26⁶⁵ $\frac{0}{0}$.

Med den livlige Handels- og Industrivirksomhed holdt dog ikke Børsvirksomheden jævne Skridt. Selv om dette Forhold tildels kan forklares ved den høiere Rentefod, saa turde den nye Børslov, der traadte i Kraft 2den Januar 1897, være en af de vigtigste Grunde til Børsens Tilbageholdenhed. Da nemlig Børslovens i mange Tilfælde restriktive Bestemmelser var bundet ved visse Tillemplingsbestemmelser, og disse først blev offentliggjort i Aarets sidste Dage, vidste man ikke rigtigt, hvorledes man skulde forholde sig ligeoverfor denne nye Tingenes Ordning. Ved den nye Lov indskrænkes Terminaffærerne i mange Papirer og forbydes aldeles med Hensyn til andre. I Korn forbydes ogsaa Terminaffærer, hvilket har havt til Følge, at Produktbørsen har opløst sig og i Stedet dannet en „fri Forening“, hvor man handler uden officielt noterede Kurser. Hvorvidt Agrarerne, ved hvis Indflydelse uden Tvivl de skjærpede Bestemmelser mod Børsen er kommet istand, herved har tilkjæmpet sig nogen Fordel, er endnu vanskeligt at bedømme. At Bestemmelserne indtil videre kan omgaaes, samt at man fremdeles handler pr. Termin, skjønt man kalder det „pr. Kasse at levere per --“ er sikkert, hvoraf egentlig kun er bleven Følge større Usikkerhed i Affærerne. Man turde ogsaa i visse Kredse ganske have overvurderet Børsens Evne til at øve Indflydelse paa Priserne, som nu retter sig efter Verdensmarkedet og ikke efter Privates Manipulationer.

Den i mine Beretninger for de sidste to Aar bebudede Konvertering af 4 $\frac{0}{0}$ Konsols og 4 $\frac{0}{0}$ Rigslaan har i Løbet af Aaret fundet Sted. Den var bleven en Nødvendighed, efterat de 3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$ tyske Statspapirer dels havde naaet, dels overskredet Parikursen. Da Almenheden havde havt Tid til at forberede sig paa denne Foranstaltning, foregik den i al Ro, og næsten alle Indehavere af disse Papirer har uden videre byttet sine 4 $\frac{0}{0}$ med 3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$ Obligationer.

Kurserne paa Preussiske Konsols og Rigslaanene var i Aaret: Preuss. 4 $\frac{0}{0}$ Konsols høiest 106.70, lavest 103.50, Preuss. 3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$ Konsols 105.60 og 103.20, Preuss 3 $\frac{0}{0}$ Konsols 100.10 og 98, Tyske 4 $\frac{0}{0}$ Rigslaan 106.90 og 103.50, Tyske 3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$ do. 105.70 og 103, Tyske 3 $\frac{0}{0}$ do. 99.90 og 97.60.

Den skandinaviske Kurs var i Aaret noget lavere end det foregaaende. Den var for Sedler høiest 112.55 i Marts, lavest 112 i Oktbr. og Novbr. For Vexler høiest 112.50 i April, lavest 112.05 i Oktbr. og Decbr.

For norske Statspapirer noteredes her følgende Kurser:

Den norske Stats 3 $\frac{0}{0}$ Laan af 1888, høiest 99.30, lavest 96, Do. 3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$ Laan af 1894 103.50 og 100.90, Do. 4 $\frac{0}{0}$ Laan af 1892, 103.40 og 100.75,

Christiania Bys 4 $\frac{0}{100}$ Laan af 1894, 104.50 og 101.75, Norges Hypothekbanks 3 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{100}$ Oblig, 98,80 og 96.25.

Bankernes Virksomhed paaavirkedes noget af den nye Børslov, og de maatte saaledes paalægge sig en vis Tilbageholdenhed inden enkelte Affærsbrancher. Specielt var Emmissionsaffærerne forholdsvis ubetydelige. I Aarets første Halvdel afsluttedes ret mange, skjønt ikke betydelige, Emmissioner, hvorimod denne Virksomhed i den senere Halvdel af Aaret næsten ganske hvilede. De regelmæssige Bankaffærer og Vexelaffærer var derimod temmelig livlige paa Grund af den almindelige Konjunktur, saa at nogle af de mere bemærkede Instituter endog forøgede sin Kapital. Aarets Resultater, saavidt fremgaar af de ledende Bankers Dividender, var ogsaa tilfredsstillende. Saaledes uddelte i 1896: Reichsbank 7.50 $\frac{0}{100}$, Disconto Gesellschaft 10 $\frac{0}{100}$, Deutsche Bank 10 $\frac{0}{100}$, Dresdener Bank 8 $\frac{0}{100}$, Berliner Handelsges 9 $\frac{0}{100}$, Darmstädt. Bank 8 $\frac{0}{100}$, Nationalbank Ø. Deutschl. 8 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{100}$, Deutsche Genossenech. Bank 6 $\frac{0}{100}$.

Om Aarets Udstilling i Treplow Park syd for Berlin er ikke synderlig meget at sige. Den var for at være af lokal Karakter ganske storartet og viste tillige at Berlin er en vigtig Industriby paa flere Omraader. Dens Bronze- og Metalindustri var især vel repræsenteret. Dette gjælder ogsaa Linindustrien (færdigt Linned — Wäsche) samt Snedkeri og nogle andre Haandværk. Derimod havde Konfektionsbranchen, som er af saa stor Vægt for Berlin, holdt sig meget tilbage. Den større Jern- og Maskinindustri var heller ikke synderlig rigt repræsenteret. Bygninger og Pavilloner var tildels særdeles smukke, og Arrangementerne i det Hele ret gode, skjøndt der kanske gjordes noget for meget for at „forlyste“ Publikum. Udstillingen led under Sensommerens ugunstige Veir og konstaterede forøvrigt som saa mange andre, at Udstillingernes Tid som en løftende Drivkraft for Industrien er forbi. Den sluttede med en ikke ubetydelig Deficit, som Vedkommende søgte at faa dækket ved et Lotteri; dette blev dog nægtet af Regjeringen.

Berlins Magistrat har besluttet at afskaffe Hestesporveie og i Stedet indføre elektriske Sporvogne. Den overjordiske Ledning har flere Ulemper, fremfor alt at Gaderne derfor faar et mindre heldigt Udseende, hvorhos Telefonvæsenet ved disse Ledninger forstyrres. Da paa den anden Side det underjordiske, s. k. Kanalsystem frembyder store Vanskeligheder især ved Anlæg og Reparationer, er man gaaet over til et blandet System med Akkumulatorer i de centrale Bydele og overjordisk Ledning i de ydre Dele. Herunder vil man følge den med Fordel i Hannover prøvede Methode at benytte den overjordiske Ledning i og for Ladning af Akkumulatorerne, hvorved flere Fordele vindes, saasom formindsket Vægt hos Vognene; heller ikke behøver Akkumulatorerne saa ofte at byttes. Akkumulatorsystemet er vistnok dyrest, men har den store Fordel, at man uden synderlig store Opofrelser kan akkomodere sig til mulig stedfindende nye Fremskridt paa Elektroteknikens Omraade.

Generalkonsulatets Adresse er fremdeles Brüderstrasse 5, Kontortid 10 – 1.

Ed. Schmidt.

Triest.

Aarsberetning modtaget Marts 1897.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 13 norske Dampskibe dr. 8 807 Ton. Bruttofragt Kr. 91 531.

Til fremmede Lande afgik med Ladning 10 norske Dampskibe dr. 4 209 Ton og i Ballast 3 dr. 5 316 Ton, ialt 13 dr. 9 525 Tons. Bruttofragter Kr. 25 108.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 968 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe Kr. 561.97, af svenske Kr. 61.49. Expeditionsafgifter, norske Kr. 26, svenske Kr. 2, fælles 18.

Ingen Af- eller Paamønstring fandt Sted.

De 13 ankomne norske Dampskibe medbragte fra andre Lande: Apelsiner og Citroner 95 064 Kasser, Mandler 180 Baller, Essentser 9 Kolli, Vin 215 Fade, Ost 254 Kolli, Soda 23 Fade, Likhør 10 Kasser, Rosiner 32 Baller, Olivenolie 54 Fade, Svovel 2 281 Sække, Egestav 506 230 Stkr., Fosfor 306 Fade, Kolber 638 Stkr., Oliefarver 297 Kg., Pudsesten 10 000 Stk., Kul 8 962 Tons, diverse 172 Kolli.

De 10 afgaaende norske Dampskibe medbragte: Egestav 897 039 Stkr., Bord 141 152 Stkr., Halvbord 83 758 Stkr., Tragbaume 34 419 Stkr., Holzstützen 1 240 Stkr., Halbstützen 4 250 Stkr., Bjelker 626 Stkr., Frugtkasser 1 829 Stkr., Papir 36 Baller, gammelt Jern 257 Kg., Glasvarer 88 Kasser, Galæbler 289 Sække, tomme Vinfade 258 Stkr., Potetes 57 Sække, Kaffe 52 Sække, Bønner 72 Sække, diverse 168 Kolli.

Af Tørfisk indførtes fra Norge:

Indirekte via Hamburg—Hull	Kg.	866 200
— - Venedig—Genua	-	82 200
	Kg.	948 400

Indirekte Fisketran fra Norge via

Hamburg—Hull	Kg.	29 600
— —Venedig—Genua	-	18 900
	Kg.	48 500

I Detail solgtes Tørfisk til 39—42 paa 3—5 % Sconto Tolden 4 Gylden pr. Quintal. Fisketran Gylden 23—27, uden sconto pr. Fad, Tolden 2 Gylden pr. Quintal, og Medicintran i Bliktønder à Gylden 85—120.

Til Norge udførtes via Hull: Til Kristiania Kaffe 3 040 Kg., Citronskal 200, Gewürze 48, Laurbærblade 3 184, Tørrede Frugter 27 287, Gummi 4 488, Enebær 100, Sødtræ 1 683, Olivenolie 315, Seppienknochen 398, In-

sektpulver 394, Diverse Frø 585, Vinsten 115, Manna 106, Rødder 304, Preserverede Sardinier 696. Til Bergen Laurbærblade 1 787, Insektpulver 32. Til Trondhjem tørrede Frugter 498 Kg.

Værdi i Kr. 42 980. I 1895 Kr. 38 860.

Til Sverige udførtes for Kr. 317 857.

Ogsaa i dette Aar var Fragtpriserne for Stav hos os temmelig lave, dels paa Grund af store Oplag i Frankrige, dels formedelst absolut negativ Vinhøst her og i Istrien, bevirket ved vedholdende Regnveir. Ikkedestomindre ankom Ladninger fra Donauegnene og Amerika.

Gjennemsnitsfragterne var $10\frac{1}{2}$ —12 frcs. pr. Ton. Paa Middelhavet var Fragten $9\frac{1}{2}$ —10 frcs. pr. Ton à 42 franske Kubikfod, som ogsaa i enkelte Fald for 1 000 Kg. Fragten for Lærketræ af Sicilien var mellem 13 og 15 ital. Lire for 1 200 venetianske Unzer. Andre Fragter blev uforandret for Nord- og Sydamerika, da de besørgedes af regulære Linier.

Da imidlertid Kaffehøsten i Brasilien ikke saa ud til at blive god, steg efterhaanden Priserne for denne Vare, der indtil nu er bleven stationær.

For Sukker var der en stadig Prisnedgang.

Middelkurser. Minimalkurs og høieste Kurs for 100 frcs. Gylden 47.30—48.30, 100 italienske Lire, Gylden 42—45.60, 10 engelske £, G. 119.35—122, 100 Mark, G. 58.50—59.55.

Til Triest ankom i 1896 8 728 Skibe dr. 1 780 888 Ton.

Otto von Leitenburg.

Gibraltar.

Aarsberetning dateret 12 Marts 1897.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 18 norske Skibe dr. 6 217 Ton hvoraf Dampskibe 11 dr. 4 265 Ton. Bruttofragt £ 3 280. 14. -.

Til fremmede Lande afgik heraf med Ladning 1 dr. 136 Ton og i Ballast 17 dr. 6 081 Ton. Bruttofragt £ 3.

For Havari eller Order anløb 28 norske Skibe dr. 14 248 Ton.

For Kul etc. anløb 144 dr. 63 393 Ton.

Af svenske Skibe ankom 4 dr. 2 542 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe Kr. 394.79, af svenske Kr. 138.36. Expeditionsafgifter norske Kr. 334.

Af Planker indførtes 628 Std., hvoraf fra Sverige 114, Finland 132, Canada 381. De ankom med et norsk, et svensk, et dansk og et engelsk Skib.

Svensk Furu sælges til 13—14 Dollars pr. Dusin Planker $14' \times 9' \times 3$ eller 168 Fod, finske til ca. \$ 12 og amerikanske white pine mellem \$ $10\frac{1}{3}$ og 11 pr. Dusin.

Udførsel. 3 Ladninger Korketræ udførtes til Sverige og Rusland med svenske Dampskibe, ialt 311 Ton eller 4 950 Baller, 311 321 Kg.

2 409 Dampskibe indtog Kul i Gibraltar og der solgtes i Aaret 263 267 Tons Kul. Konsumtionen var 1889 562 122, 1890 487 083, 1891 393 374, 1892 293 438, 1893 296 919, 1894 277 533 og 1895 277 000 Ton. Heraf vil sees at Forretningerne gaar gradvis nedad. Markedsprisen for almindelige Cardiff Kul var i Aaret 16 sh. 6 d. pr. Ton og varierede efter Kvalitet mellem 15 sh. 6 d. og 18 sh. 3 d. Da Fragterne gaar nedad, er der Udsigt til, at Priserne vil falde i Aaret. Kontrakter noteres til 14 sh. 3 d—15 sh. pr. Ton.

De ankomne Skibe var i 1894 10 251 dr. 9 841 007 Ton.

1895 9 164 - 9 078 256 „

1896 4 297 - 4 331 184 „

Af de i 1896 ankomne var britiske 2 896 dr. 3 361 273.

Gibraltar gaar hurtig nedad som Handelsstation, da der i de sidste Aar har været en alvorlig Nedgang i britisk og anden Skibsfart. En af Grundene er utvivlsomt Algers Konkurrence som Kulhavn. Redere sender heller sine Dampskibe derhen, da der dersteds er større Bekvemmeligheder. Skibsførerne klager almindelig over Undervægt her i Havnen, da de ikke har Adgang til at kontrollere hverken Vægten eller Kullenes Kvalitet fra de Fartøier, hvorfra de kuller. I Algier bringes Kullene til Skibssiden i Lægtare, og Skibsførerne har enhver Anledning til selv at se og dømme. Heraf kommer det givne Fortrin. I forrige Aar søgte Havnemyndighederne i Gibraltar at lette Indseiling og Klarering af Dampskibe om Aftenen ved at tilstaa dem fri Praktika indtil Kl. 9.30 Aften istedetfor som før ved Solnedgang, og efter den Tid indtil Kl. 11.30 Aften mod Betaling af et Extragebyr af 5 Pes. Alle indtil Kl. 9.30 Aften ankomne Skibe visiteres af Praktika Dampsluppen paa sædvanlig Maade, derefter indtil Kl. 11.30 kan ethvert Skib ankommande uden Sygdom ombord og som behøver Praktika eller Klarering erholde saadan, naar Skibsføreren gaar i Baaden og henvender sig til the Old Mole Head Station. Man haaber, at naar den ene under Arbeide værende beskyttede Havn bliver færdig for Dampskibe til at indtage Kul i og for Losning og Lastning i al Slags Veir, og naar samue Lettelser erholdes som i Algier, Kultraden vil live op igjen, da disse Forholdsregler sikkert vil trække flere Skibe til Havnen, hvorfor Gibraltar godt kan konkurrere med fremmede Havne i Middelhavet med Hensyn til Provisioner, som der kan faaes billigere, da der ikke erlægges Told i denne Frihavn. En anden Grund til det aftagende Antal af anløbende Skibe var Nedgang i Handelen, baade i Almindelighed og her paa Stedet, idet Importen fra Spanien er ophørt siden sidst i 1894. Endvidere den store Forøgelse i „Tramp“ Dampskibenes Transportevne af Dødvægt og den hurtige Ombytning af den ældre Type Dampskibe i Fart paa det sorte Hav med nye Skibe med Triple expansion Maskiner, da de nuværende Fragter er saa lave, at det lønner sig meget bedre for Dampskibene at indtage Kul for lange Reiser end at anløbe Mellemhavne for at fylde sine Bunkers som før, da mere lønnende Fragter var at erholde. Ophøret af Transitfarten paa Grund af direkte Forbindelser med andre Middelhavshavne, især paa Afrikas Kyst, har ogsaa bidraget til Nedgang i Antallet af her anløbende Dampskibe. Det maa ogsaa erindres, at

Gibraltar er en vigtig og tæt bebygget Fæstning, hvorfor den britiske Regjering ikke kan gjøre Trafiken større Indrømmelser end stemmende med militære Interesser, der overveier alle andre.

6 norske Seilskibe dr. 1 405 Ton bragte 2 099 $\frac{1}{2}$ Ton Kul fra England og 1 dr. 547 Ton, 256 $\frac{1}{2}$ Std. Planker fra Canada. Kulfragterne var fra 7 sh. 6 d—8 sh. pr. Ton og sanrlige Bruttofragter derfor £ 812. 15. 3. Trælastfragten var 42 sh. 6 d pr. Std., ialt £ 545. 1. 3. Et Skib afgik med 600 Kasser Petroleum til Fragt £ 3; Resten afgik i Ballast.

Af Dampskibe ankom 11 dr. 4 265 Ton med 6 448 Tons Kul fra England, hvilke afgik i Ballast til fremmede Lande. De optjente Fragter var £ 1 927. 17. 6. til forskjellige Rater, 5 sh. 3 d, 6 sh. og 6 sh. 3 d pr. Ton,

Sammenlignet med 1895 var der ialt en Tilvæxt af 3 med Ladning ankomne Skibe dr. 1 232 Ton og i Fragter £ 956. 14. 6.

Ialt ankom 190 norske Skibe dr. 83 868 Ton mod i 1895 180 dr. 81 743 Ton.

Fra Christianssund via Liverpool indførtes 100 Baller Klipfisk à 50 Kg. ialt 5 000 Kg., der solgtes til 35 Pesetas pr. Balle. Indførselen gik ned for 1895 med 500 Baller, og efter min Mening er den eneste Grund herfor, at den norske Fisk, der sædvanlig indføres hertil, er langt bedre end anden Slags, og derfor ikke har noget Marked hos de fattigere Klasser, der foretrækker Islandsfisk, som er ca. 10 Pesetas billigere pr. Balle.

Af Islandsfisk indførtes 1 350 Baller à 50 Kg., ialt 67 500 Kg. Prisen var fra 25—30 Pes. pr. Balle. Der er ogsaa her en Nedgang af 650 Baller sammenholdt med 1895, grundet paa, at der næsten ikke findes spanske Kunder, fordi Toldboden i Nabobyen Linea er lukket for Handelen med Gibraltar, saaat Konsumtionen siden er bleven lokal. Iaar maa der antagelig ventes en ny Nedgang.

Der har ikke været nogen direkte Udførsel, men flere Partier Kork skal være sendt til Bergen via Liverpool. Afskiberne vilde foretrække direkte Forsendelser som mere økonomiske, og hvis Dampskibe anløbende Havnen for Kul paa Veien til Bergen med Rum for Ladning vilde prøve at formidle Exporten er jeg sikker paa, at denne vilde tiltage adskillig. Der kunde faaes indtil 55—60 sh. pr. Ton. Der regnes pr. Ton 13—16 Baller efter Størrelsen. 2 Kr. pr. Balle fri for alle Udgifter inklusive Konsulatgebyr er netop stipuleret for et Parti af 150 Baller direkte til Bergen.

George A. Prescott,
fung.

Køningsberg.

Aarsberetning dateret 27 Marts 1897.

Norske Skibe.		Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter Kr.
		Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
								Ant.	Ton.	
I. Ankomne:										
Fra Norge til Hovedsta- tionen	24	4 713	-	-	24	4 713	-	-	51 780	
” Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	16	2 417	1	466	17	2 883	-	-	22 730	
” Sverige til Hoved- stationen	4	527	3	564	7	1 091	-	-	2 650	
” Sverige til Vicekon- sulstationerne . . .	-	-	1	353	1	353	-	-	-	
” andre Lande til Ho- vedstationen	47	9 638	15	3 214	62	12 852	-	-	107 940	
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	21	9 511	19	8 310	40	17 821	-	-	65 385	
Ialt	112	26 806	39	12 907	151	39 713	121	35 660	250 485	
II. Afgaaede:										
Til Norge fra Hovedsta- tionen	32	6 691	4	690	36	7 381	-	-	83 760	
” Norge fra Vicekon- sulstationerne . . .	8	2 019	1	163	9	2 182	-	-	21 300	
” Sverige fra Hoved- stationen	5	907	1	142	6	1 049	-	-	9 540	
” Sverige fra Vice- konsulstationerne . .	4	982	1	544	5	1 526	-	-	1 900	
” andre Lande fra Ho- vedstationen	40	7 449	8	1 937	48	9 386	-	-	79 390	
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	41	15 319	5	2 697	46	18 016	-	-	172 690	
Ialt	130	33 367	20	6 173	150	39 540	119	34 809	368 580	

• For Havari eller Ordre ankom 3 Skibe dr. 235 Ton.

Af svenske Skibe ankom 231 dr. 43 324 Ton.

Erlagte Konsulatsafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Mark 1 229.50, ved Vicekons. M. 1 424.40, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 712.20. Af svenske Skibe ved Hovedst. Mk. 2 136.15, ved Vicekons. Mk. 865.65, hvoraf tilfaldt Konsulen Mk. 432.32. Ialt tilfaldt Konsulen M. 4 511.77. Expeditionsafgifter, norske 41, svenske M. 70.60.

Skibstrafiken var større end den har været i flere Aar, ihvorvel Register-Tons-Antallet er mindre paa Grund af de nye Skibsmaalingsregler.

Kornexporten var omtrent som forrige Aar, derimod udførtes der betydelig større Kvantiteter af Sukker, Klid og Træløst.

Fragterne holdt sig største Delen af Aaret paa det tidligere lave Standpunkt, men glædeligt nok tog Kornforretningen ud paa Høsten et Opsving, og derved steg Fragterne. Sidste Aar bragte saaledes Rederierne lidt Gevinst, men da Stigningen indtraf saa sent, svarede Resultatet dog ikke til Forventningerne. I December indtraadte atter Forandring, Forretningen blev ganske flau og Følgerne var, at Fragterne maatte vige og kom ned paa det gamle Niveau.

Der ankom til Pillau: I 1896 2 266 Fartøier med 530 782 Reg.-Tons imod i 1895 1 978 Fartøier med 560 894 R.-T.

Deraf var:

I 1896 1 442 Dampskibe med 471 930 R.-T. imod i 1895 1 330 do. med 513 567 R.-T. og i 1894 1 492 do. 597 051 R.-T.

Nævnte 2 266 Fartøier var lastede med:

Ballast og tom	279	Fartøier med	74 094 =	364	Fart. med	104 074	R.-T.
Div. og Stykg.	717	—	—	219 057 =	643	—	228 866
Stenkul, Koks.	341	—	—	129 825 =	332	—	143 277
Gibs, Kalksten	207	—	—	26 354 =	230	—	25 046
Sild	153	—	—	31 005 =	165	—	38 324
Olie, Petroleum							
og Tjære .	11	—	—	1 285 =	3	—	398
Salt	11	—	—	2 673 =	14	—	3 584
Tagsten, Sten	544	—	—	46 305 =	223	—	15 970
For Nødhavn	3	—	—	184 =	4	—	1 355

Af de indkomne Fartøier var under:

Norsk Flag 107, svensk Flag 195, dansk 423, engelsk 224, tysk 1 229, hollandsk 73, russisk 15.

Af ovennævnte Fartøier var 1 838 i Königsberg.

Der afgik fra Pillau i 1896 2 226 Fartøier med 528 230 R.-T. imod i 1895 1 968 Fartøier med 554 440 R.-T., deraf var i 1896 1 436 Dampskibe med 471 255 R.-T. imod i 1895 1 318 Dampskibe med 507 147 R.-T. og i 1894 1 475 Dampskibe med 591 291 R.-T.

Nævnte 2 226 Fartøier er i 1896 afgaaede til:

Tyske Havne 1 010 Fartøier med 175 592 R.-T., Storbritannien 301, 124 031, Holland 96, 43 900, Sverige 234, 46 694, Norge 67, 12 968, Danmark 325, 27 352, Belgien 18, 10 290, Frankrige 18, 9 741, Amerika 1, 1 101, Rusland 156, 76 561.

Deraf afseilede i Ballast, tomme og med indbragte Ladninger 302 Fartøier med 117 233 R.-T. imod 214 Fartøier med 102 412 R.-T. i 1895.

Hovedexporten søværts fra Königsberg bestod i 1896 af:

Hvede 112 200 Tons, Rug 39 600, Byg 14 800, Havre 28 500, Ærter 26 300, Bønner 21 300, Linser 11 600, Vikker 7 600, Linsæd 13 700, Raps, Hampefrø, diverse 22 800, Mel 39 000, Klid 18 000, Mais 1 200, Hør 1 400, Hamp og Hampegarn 17 900, Hør og Hampeblaar 4 000, Sukker, Melasse 16 400, Shoddy og Uld 240, Æg 40, Spiritus 370, Oliekager 4 500, Raa Huder og Skind 340, Klude og gammelt Taugværk 5 700, Træmasse 1 500, Tømmer, Stav, Props etc. 86 400 Læster.

Skibsfartens officielle Aabning fandt Sted den 26de Marts, medens Dampskibe ved Hjælp af Isbryderen allerede indtraf hertil Kønigsberg den 10de Marts.

Skibsfartens Slutning for Seilskibe skeede den 26de Novbr., hvorimod Dampskibe ved Isbryderens Assistance endnu 4 Uger senere kunde anløbe Havnen. Den sidste Damper afgik fra Kønigsberg den 26de December.

Fragtnoteringerne stillede sig i Løbet af Aaret saaledes for Dampskibe fra Kønigsberg til:

Englands Østkyst 1 sh., 1 sh. $7\frac{1}{2}$ d, 1 sh. 6 d, 1 sh. 3 d, 1 sh. $1\frac{1}{2}$ d, 2 sh. 3 d pr. 500 Pund Hvede; 13 sh., 15 sh. 9 d, 11 sh., 14 sh., 16 sh. pr. Ton Lump; 15 sh., 17 sh., 12 sh. 6 d., 14 sh., 12 sh., 17 sh. 6 d., 16 sh., 18 sh. pr. Ton Hamp; 6 sh., 6 sh. 9 d, 5 sh. 6 d, 5 sh. 9 d, 9 sh., 10 sh. pr. Ton Sukker. — Rotterdam, Amsterdam, Antwerpen 1 sh. 3 d, 1 sh. 9 d., 1 sh. $1\frac{1}{2}$ d, 1 sh. 6 d, 1 sh. $4\frac{1}{2}$ d; 8—10 holl. Fl. pr. 500 Pd. Hvede; 15 sh. 6 d., 16 sh., 17 sh., 20 sh. pr. Ton Hamp. — Cardiff 11 sh. pr. Load Sleepers. — Bremen 12—20 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 15—20 Mk. pr. Ton Hamp; $7\frac{1}{2}$ —9 Mk. pr. Kbm. Træ. — Hamburg 12—16 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug; 17 Mk. pr. Kbm. Træ. — Flensburg 13—17 Mk., 11—15 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, $43\frac{1}{2}$ —45 Pf. pr. Cwt. Klid, 35 Pf. pr. Jernbane-sviller. — Kiel 13—16 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 12—20 Mk. pr. Kbm. Træ. — Stettin 4—7 Mk. pr. 1 000 Kg. Kornvarer. — Danmark $14\frac{1}{2}$, 16, 11, 17 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 40 Pf. pr. Kg. Klid. — Syd Sverige 14, 15, 11, 16, 18 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug. — Gøteborg 18, 20, 14, 15 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 15—20 Mk. pr. Ton Hamp. — Stockholm 13 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 20 Mk. pr. Ton Hamp. — Christiania 15, 21, 16, 18, 20 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 18—20 Mk. pr. Ton Hamp. — Bergen 15—20 Mk. pr. 2 500 Kg. Rug, 16 Mk. pr. Ton Hamp. — Finland 8, 5, 6 Mk. pr. 1 000 Kg. Mel. — Kemi, Gamla Carleby 15 Mk. pr. 1 000 Kg. Mel. — For Seilskibe til Englands Østkyst 1 sh. 9 d, 2 sh. 3 d pr. 500 Pd. Hvede, 7 sh. 3 d, 7 sh. 9 d pr. Load Props, 18—21 sh. pr. Ton Hamp. — Devonport 18—20 sh. pr. Ton Hamp. — Firth of Forth 7 sh. 3 d, 7 sh. 6 d. pr. Load Props, 5 sh., 5 sh. 3 d pr. Load Sleepers. — Westhurtlepool 7 sh 9 d, 8 sh. pr. Load Props. — Nordfrankrige 31 sh. pr. Ton Hamp. — Danmark 8—11 Mk. pr. Last Rug, 46—65 Pf. pr. 50 Kg. Klid. — Østnorge 13—18 Mk. pr. Last Rug. — Sydsverige 8—20 Mk. pr. Læst Rug. — Kiel og Elben 9—10, 14, 15 Mk. pr. Last Bord.

For Dampskibe til Kønigsberg fra:

Norge 4.50 Mark pr. Ton Granitsten. — Sverige 1—1.10 Mk. pr. Tønde Sild. — England 5 sh. 3 d pr. Ton Kul. — Limhamn 2.40 Mk. pr. Kalksten. — Pommern 40 Pf. pr. Fad Cement, 10, 11 Mk. pr. 1 000 Mursten. — For Seilskibe til Kønigsberg fra: Skotland 6 £ 5 sh.—6 £ 10 sh. pr. Keel Kul. — Eckersund 7 Mk. pr. 1 000 Mursten. — Faxe 17—19 Mk. pr. Kbf. Kalksten. — Bornholm 2.80 Mk. pr. Ton Granitsten. — Drammen 4.75 Mk. pr. Ton Granitsten. — Stettin 45 Pf. pr. Fad Cement.

Landbruget 1896. Foraaret 1896 begyndte med store Forventninger. Vintersæden stod overalt godt og de Forhaabninger, man nærede til den, er gaaede i Opfyldelse, kun Raps holdt ikke, hvad den lovede. Hveden har helt igjennem givet en fortræffelig Afgrøde, og ligeledes Rugen i det store Hele. Rugens Kvalitet er ligefrem fremragende, medens der af Hvede kom temmelig meget blaaspidset Vare paa Markedet. Sommersæden led meget i den

tørre Periode, den ugelange brændende Hede, som herskede, og ligeledes hindredes den anden Lægning af Foderurter af denne Grund. Engene var saa udtørrede, at det var nødvendigt at sætte Kvæget i Stald. Poteter og Foderroer gav et godt Udbytte, kun Sukkerroerne gav et mindre godt Udbytte.

Vinterhvede 25—40 Centner, Sommerhvede 12—20, Rug 24—36, Havre 10—24, Byg 18—30, Raps 20—30, Kløver 30—60, Hø 30—60, Ærter 12—20, Vikker 8—16, Bønner 12—24, Poteter 200—350, Sukkerroer 200—300, Foderroer 600—900.

Priserne paa Korn og Foderroer stillede sig for:

Hvede pr. Tønne Mk. 120—175, Rug 109—118, Byg 110—145, Havre 115—134, Ærter 100—130, Bønner 110—120, Vikker 105—130, Roer 160—175, Poteter pr. 50 Kilo 1.50—2.

Kunstgjødning fandt stærk Afsætning til nedadgaaende Priser, ogsaa iaar var Thomasmel særlig efterspurgt.

Smørpriserne var temmelig høje fra 100 til 125 Mk.

Vasket Uld kommer for hvert Aar der gaar mindre og mindre paa Markedet. Priserne varierede fra Mk. 85 til 150 pr. 53 Kilo, den sidste Pris betaltes for fin Klædesuld, som søgtes stærkt.

Uvasket Uld holdt sig mellem 42 Mk. og 50 Mk. pr. 53 Kilo.

Remonter kjøbtes af den preussiske, bayerske og sachsiske Hærforvaltning til Priser fra 1 000 til 1 550 Mark.

Drægtige Kjør efterspurges til 400 Mk. pr. Hoved.

Kvægpriserne for Oxe stillede sig à 25 til 30 Mark pr. 50 Kilo levende Vægt. Faar gav 18 til 26 Mark. Svin 30 til 35 Mark pr. 50 Kilo levende Vægt.

Teglværkerne havde glimrende Afsætning paa Grund af den almindelige Byggelyst, Priserne var pr. 1 000 Sten 28—24 Mk., Drainsrør meget efterspurgte

Tilbud af Kapitaler paa Landeiendomme er formindsket i Løbet af Aaret 1896, da Rentefoden i Almindelighed er steget, saa at selv Eiendomskreditbankerne var tilbageholdende.

Foderstofferne var meget stærkt efterspurgt til følgende Priser:

Hvedeklid, grovt pr. 60 Kilo à Mk. 3.60—4, Hvedeklid, fint 3.40—4, Rugklid 3.80—4.10, Rapskager (indenlandske) 5—6, Do. (russiske) 5—5.50, Oliekager 5—5.60, Hampkager 3.80—4.20, Solsikkager 4.50—5.50.

Saanningen i Efteraaret gik godt fra Haanden, og Roer, Hvede samt Rug staar godt i Væxt.

Kornforretningen, som i Begyndelsen af Aaret holdt sig paa det samme Standpunkt som det foregaaende Aar, tog et Opsving senere hen og udfoldede i Høstmaanederne en livlig Export til England, Frankrige, Holland, Belgien, Norge, Sverige, Danmark.

De samlede Tilførsler beløb sig til:

	1896.		1895.	
Fra Indlandet	97 167	T. imod	96 461	T. à 1 000 Kilo
- Udlandet	328 295	- —	324 539	- - — -
	425 462	T. imod	421 000	T. à 1 000 Kilo

Derimod blev exporteret:

	1896.		1895.	
Landværts	33 918	T. imod	44 107	T. à 1 000 Kilo
Søværts	306 844	- —	310 369	- - — -
	340 762	T. imod	354 476	T. à 1 000 Kilo

Afsætningen for H v e d e (hochbunte) Sorter skeede hovedsagelig til Skandinavien, for andre Kvaliteter til England og Holland.

Priserne stillede sig gennemsnitlig for (hochbunter) à 151—155 Mark, rød à 148 Mark pr. 1 000 Kilo. R u g blev fornemmelig afskibet til Norge, Sverige og Danmark. Priserne var for indlandsk 120 Pd. Vare à 98, 105, 111, 118, 121 Mark; for russisk à 72—78 Mk. pr. 1 000 Kilo. By g opnaaede Priser for indenlandsk Vare à 148 Mark. Foderbyg à 90—100 Mk., russisk Foderbyg à 75—80 Mk. Brændebyg à 90—95 Mk., fint Maltbyg à 100 Mk. pr. 1 000 Kg. Afskibningen heraf skeede mest til Tyskland, en ringe Del gik til Danmark og England. Den indenlandske Ærte høst faldt mindre godt ud; derimod var samme fortræffelig i Rusland, og skeede derfor Salg herfra til Udlandet, hovedsagelig med sidstnævnte Varer fra dette Land. Afskibningen gik til Skandinavien, England og Tyskland. Priserne for indenlandske Viktoria- og Kogeærter var 100 til 130 Mk., russiske à 120 til 145 Mk., russiske grønne Kogeærter à 110—135 Mk., Foderærter à 85 til 90 Mk. pr. 1 000 Kilo.

Tilførslerne af L i n s æ d var saavel fra Indlandet som Rusland betydelige; som Kjøbere for fin Steppesæd optraadte England, Frankrig, Holland, Belgien; for Slagsæd Skandinavien.

Gennemsnitsnoteringerne for Linsæd var for 95 $\frac{0}{100}$ à 145—160 Mk.; 87 $\frac{0}{100}$ à 145 Mk.; 75 $\frac{0}{100}$ à 130 Mk. pr. 1 000 Kilo.

Tilførslerne af H a m p var ringe; Kvaliteterne i det heletaget gode. Priserne stillede sig for Mittellagen à 28—29 Mk.; Malestowker Logen efter Kvalitet fra 24 $\frac{1}{2}$ til 27 Mk.; for russisk Lagen 23—24 Mk.; for Petersburger Lagen 22 $\frac{1}{2}$ —24 Mk.; for Streimel 21—22 Mk.; for Schiretze 17—20 Mk. pr. 50 Kilo.

Handelen i H ø r og L i n bevægede sig i snevre Grændser. Kvaliteterne tilfredsstillede kun nogenlunde, der betaltes efter Kvalitet for gewechte Kron 20 $\frac{3}{4}$ —23 $\frac{1}{2}$ Mk.; for gewechte Sorter 16 Mk.; for Slanitz ringere Sorter 16 $\frac{3}{4}$ —18 Mk.; for fint Hør 20—23 $\frac{1}{2}$ Mk.; for middels 11—18 Mk.; for ordinær 4 $\frac{1}{2}$ til 8 Mark pr. 50 Kilo.

Sildeberetning. Totalimporten af Sild beløb sig til 312 400 Tønder imod 348 100 Tønder i 1895.

Fra Norge og Sverige	79 300	Tønder	imod	123 700	Tønder	i 1895
- Storbritannien . . .	232 700	—	—	223 900	—	—
- Holland	400	—	—	500	—	—

312 400 Tønder imod 348 100 Tønder i 1895

Exporten af Sild til Rusland i 1896 beløb sig til 185 000 Tønder imod 190 000 Tønder i 1895.

Beholdningerne ved Aarets Begyndelse var betydelige, samme beløb sig til 100 821 Tønder af alle Sorter, foruden disse erholdt Markedet i de første Maaneder større Tilførsler saavel fra Norge som Sverige. Efterspørgselen var derimod temmelig liden, fornemmelg hvad den norske og svenske Sild angik, saa at Lagerne heraf var rigelig fyldte til den nye Sæson i Juli Maaned. Den skotske Sild derimod fandt bedre Afsætning, saa at samme paa nær nogle ringere Kvantiteter smaaafaldende Matties og cronbranded Spents blev oprømte til ovennævnte Tidspunkt.

Noteringerne for norsk Sild var i Begyndelsen 19—22 Mk. for KKK og KK, 18—20 Mk. for K og 14—16 Mk. for MK, men gik efterhaanden tilbage uden at nogen større Afsætning kunde opnaaes og stod Priserne i Juni à 14—15 Mk. for KK, 11, 12, 13 Mk. for K & KM fortoldet pr. Tønde. Efterspørgselen blev ligetil Aarets Slutning meget svag; lidt større Afsætning fandt kun Sted under Høsten i større Mærker som KKK og KKKK à 11 Mk. fortoldet pr. Td. Heller ikke Efterretningen om det norske Sildefiskes Feilslag formaaede at bringe en Bedring tilstede, kun de første Tilførsler af den nye Sild, som indtraf i ringe Partier, fandt forholdsvis livligt Begjær til Priser à 31 Mk. for KKK & KK, à 28 Mk. for K, à 15—16 Mk. for MK, men maatte disse snart igjen vige nogle Mark. Ved Aarets Slutning stod Priserne for Sild KKK à 21—23 Mk., 12—18 Mk. for Smaasild fortoldet pr. Tønde.

Noteringerne for svensk Sild stod i Begyndelsen af Aaret for Fulls à 20—21 Mk., for Mediums, Matties à 18—19 Mk., for Spents og Large Spents à 11—12½ Mk. Lageret af Medium og Matties blev temmelig godt oprømt, hvorimod større Beholdninger blev tilbage af Spents, Large Spents, hvilke efterhaanden solgtes til 7 à 8 Mk. fortoldet pr. Tønde. Paa Grund af den mindre nye Fangst i Sverige blev herværende Marked tilført kun faa Kvantiteter, der fandt livlig Efterspørgsel til Priser à 14—15 Mark for Spents og Large Spents, 23—22 Mk. for Mediums og 25—28 Mk. for Fulls fortoldet pr. Tønde.

De første Tilførsler skotsk Sild indtraf her i Slutningen af Juni Maaned og fandt livlig Kjøbelyst. Den gode Efterspørgsel aftog noget i den anden Halvdel af Juli formedelst den enorme Varme som herskede og som gjorde det umuligt at afskibe Varen til Indlandet; saasnart kjøligere Veir indtraf blev Forretningen igjen den tidligere animerede, som vedvarede til Slutningen af December, hvor Sildeforretningen altid undergaar en Stilhed.

Priserne stod ved Aarets Slutning à 30 Mark for crownfulls, à 22 Mk. for crownmattfulls, à 16 Mark for Matties transito pr. Tønde. Sildebeholdningerne i Königsberg den 31te December 1896 blev opgivet med 96 382 Tønder imod 100 800 Tønder i 1895.

Ifølge Beretning fra Vicekonsulatet i **Memel** er der i Aaret 1896 indkommen til Memel 786 Fartøier med 272 358 Reg.-Tons imod 714 Fart. med 218 896 R.-T. og udgaaet 789 Fartøier med 267 132 R.-T. i 1895, saa Skibsfarten har tiltaget mod Aaret før.

Handelen har i det heletaget været af større Omfang end forrige Aar, og for flere Grenes Vedkommende har Resultatet været tilfredsstillende. Fragterne har været lave, dog indtraadte henimod Høsten en betydelig Stigning, dog hovedsagelig kun for Dampskibes Vedkommende. Pengemarkedet har tildels ikke været gunstigt; Bankdiskontoen stod i lang Tid i 5 % p. a. og gik mod Aarets Slutning ned til 4 $\frac{1}{2}$ % p. a.

Af Indførsels-Artikler er at fremhæve:

Stenkul, næsten udelukkende fra Storbritannien med 62 717 700 Kg. mod 56 409 800 Kg. for 1895.

Sild, hvoraf 13 243 Tønder fra Norge, 7 171 Tønder fra Sverige, 13 727 Tønder fra Skotland, tilsammen 34 141 Tønder imod 11 569 Tønder fra Norge, 18 835 Tønder fra Sverige og 15 526 Tønder fra Skotland, tilsammen 45 930 Tønder i 1895. Da Fedsildfisket i Norge mislykkedes, saa bestod Indførselen fra dette Land af Fedsild fra Aaret 1895, samt af Slosild og Vaarsild, for hvilke Sorter Priserne havde en dalende Retning. Af svensk Sild tilførtes kun en Ladning i December Maaned, og da Fiskeriet var ubetydeligt, saa gik Prisen opad. Fiskeriet i Skotland havde omtrent samme Omfang som i Aaret før, men paa Grund af det ubetydelige Fiskeri i Norge og Sverige, tog Priserne ogsaa dersteds en stigende Retning.

Salt næsten udelukkende fra England med 2 709 600 Kg. imod 3 868 100 i Aaret 1895.

Af Udførselsartikler maa især nævnes:

Trælast med 580 740 Kubikmeter, imod 406 165 Kbm. for 1895.

Handelen med Kornvarer har aftaget i Memel, og Terminhandelens Ophævelse ifølge den nye Børslov har ogsaa virket hemmende paa Forretningen. Priserne holdt sig temmelig uforandret, dog med en stigende Retning om Høsten. Der udskibedes 1 984 700 Kg. Rug imod 2 226 400 Kg. i 1895, 3 689 400 Kg. Havre imod 4 840 300 Kg. i 1895. Høsten i Memels Omraade var nogenlunde gunstig, dog med Undtagelse af Havre, som tog betydelig Skade paa Grund af formeget Regn i Høsttiden.

Omsætningen i Hørfrø beløb sig til 6 544 100 Kg. imod 5 607 300 Kg. i 1895. Den nye Høst forsinkedes paa Grund af Regnveir og Kvaliteten er neppe tilfredsstillende.

Handelen med Hør var livlig, især i Aarets første Halvdel og Priserne gik tildels opad.

Havneforholdene i Königsberg ligger uforandret; der udarbejdes for Tiden et nyt Havnereglement, som i Løbet af Aaret 1897 skal træde i Kraft. Gjennemsnitsvandstanden er ca. 12 $\frac{1}{2}$ Fod rhinlandsk, men den nye Kanal, som opføres igjennem det friske Haff og som antagelig bliver færdig om ca. 3 Aar,

skal kunne frekventeres af Skibe med Dybgaaende op til 19 Fod. Tarif for den nye Kanal er endnu ikke fastsat.

Paa- og Afmønstring. Ved Hovedstationen er paamønstreet i Aaret 1896 3 Nordmænd, 1 Svenske, 7 Tyskere; afmønstreet 11 Nordmænd, 7 Svensker, 1 Tysker. Journalen over indkomne Skrivelser omfattede 82 Nummer; udgaaede 81 Nummer.

Konsulatet har modtaget 974 til Sømænd adresserede Breve.

Sundhedstilstanden inden Distriktet har ogsaa dette Aar været meget god.

Carl L. Meyer.

Amsterdam.

Aarsberetning dateret 26de Marts 1897.

Den norske Skibsfart paa Distriktet har i 1896 været følgende:

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter.		
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.				Kroner.		
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Seilskibe.	Dampskibe.	
I. Ankomne.													
Fra Norge til Hovedstationen .	26	6 831	61	23 307	2	799	-	-	89	30 937	61 389	191 204	
- Norge til Vicekonsulsstationerne	66	14 397	44	12 824	-	-	-	-	110	27 221	138 487	121 621	
- andre Lande til Hovedstationen	15	8 694	32	35 426	3	928	-	-	50	45 048	207 546	186 721	
- andre Landet til Vicekonsulsstationerne . . .	94	54 911	131	122 311	5	1 119	5	2 473	235	180 814	1 381 685	1 499 849	
Tilsammen	201	84 833	268	193 868	10	2 846	5	2 473	484	284 020	1 789 107	1 999 395	
II. Afgaaede.											3 788 502*)		
Til Norge fra Hovedstationen .	6	1 157	51	19 726	9	3 013	2	564	68	24 460	4 752	146 001	
- Norge fra Vicekonsulsstationerne	18	4 605	26	7 140	65	24 287	11	5 729	120	41 761	19 300	63 820	
- andre Lande fra Hovedstationen	21	7 076	1	237	12	6 938	39	38 169	73	52 456	53 743	367	
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	18	6 827	17	10 025	66	36 184	127	115 311	228	168 347	63 839	62 797	
Tilsammen	63	19 665	95	37 164	152	70 422	179	159 773	489	287 024	141 634	272 985	
												414 619*)	

*) Heri er ikke medregnet Bruttofragterne for Dampskibe med Timecharters.

Af svenske Skibe ankom 146 dr. 94 106 Ton.

De forenede Rigers Skibsfart paa Nederlandene har i 1896 været større end i 1895, og Gjennemsnittet for Femaaret 1891—95 udviser ogsaa en Forøgelse saavel med Hensyn til Antal som Tonnage. Der ankom i 1896 85 Skibe, drægtig 112 580 Tons mere end i 1895, og 80 Skibe drægtige 107 732 Tons mere end gjennemsnitlig aarligt i ovennævnte Femaar. Sammenligner man Antallet og Tonnagen i 1896 med 1895, viser Forøgelsen for den norske Skibsfart 79 Skibe drægtige 91 172 Tons og for den svenske Skibsfart 6 Skibe drægtige 21 408 Tons.

Denne Forøgelse foraarsagedes hovedsagelig ved den Andel som norske — og for en liden Del ogsaa svenske — Dampskibe har havt i Malmtransporten fra Sverige.

Fartøiernes Gruppering efter Seilskibe og Dampskibe viser følgende Zifre:

401 Dampskibe, drægtige	284 873 Tons
229 Seilskibe —	93 253 -

Hvoraf norske:

273 Dampskibe, drægtige	106 341 Tons
211 Seilskibe —	87 679 -

I 1895 var Forholdet saaledes:

Norske og svenske tilsammen

285 Dampskibe, drægtige	160 962 Tons
260 Seilskibe —	104 584 -

Hvoraf norske:

193 Dampskibe, drægtige	103 709 Tons
212 Seilskibe —	58 058 -

Heraf fremgaar, at i 1896 var Seilskibenes Drægtighed atter i stor Minoritet og forholder sig til Dampskibenes som 25 til 75.

Begge Aarenes Skibsfart sammenlagt viser for Dampskibene en Forøgelse af 116 Skibe drægtige 123 911 Tons, derimod viser Seilskibene en Formindskelse af 31 Skibe drægtige 11 331 Tons, saaat den ovennævnte Forøgelse i 1896 bestaar af 85 Dampskibe drægtige 112 580 Tons.

Hver af Rigernes særskilte Andel i ovennævnte Forøgelse af Dampskibe og Formindskelse af Seilskibe er for Norge 80 Dampskibe drægtige 92 551 Tons, for Sverige 36 Dampskibe drægtige 31 360 Tons mere, medens der ankom 1 norsk Seilskib drægtig 1 379 Tons og 30 svenske Seilskibe drægtige 9 952 Tons mindre end i 1895.

Mellem de norske Fartøier, som i 1896 ankom og afgik med eller uden Ladning har Forholdet været følgende:

	Antal.	Tons.
Ankomne med Ladning	469	278 701
— i Ballast . .	15	5 319
Afgaaede med Ladning	158	56 829
— i Ballast . .	331	230 195

Som af Tabellen fremgaar udgjorde de i Ballast ankomne Fartøier — ligesom i tidligere Aar — en forsvindende liden Brøkdel af de ankomne Skibes Totaldrægtighed.

Forholdet mellem de ankomne ballastede og ladede Skibe er for norske Skibe 2 pCt. og 98 pCt. Ogsaa i det forløbne Aar var det vanskeligt at faa en Udfragt i de nederlandske Havne, saaat kun 25 pCt. af de afgaaede norske og svenske Skibe afgik med Ladning.

Den sammenlagte Sum af de af ankomne og afgaaede Skibe optjente Bruttofragter viser en Forøgelse i Sammenligning med 1895 af næsten en Million Kroner (992 103 Kr.), hvori førstnævntes Andel er Kr. 970 024 og sidstnævntes Kr. 22 079. For hvert af Rigerne særskilt sees, at i disse Zifre deler de ankomne norske Fartøier for Kr. 748 863 og de svenske Skibe for Kr. 221 161; Andelen deri af de afgaaede Skibe er for norske Skibe Kr. 10 417 og for svenske Fartøier Kr. 11 662. I de optjente Bruttofragters Totalsummer er ikke indberegnat de af tidsbefragtede Skibe opsejlede Fragter; Antallet af disse Fartøier er dog ogsaa i det forløbne Aar ringe.

Dampskibenes og Seilskibenes Andel i Bruttofragterne fremgaar af følgende:

	1896.	1895.
Af ankomne Dampskibe	Kr. 2 966 017	Kr. 1 760 219
- afgaaede Do.	- 525 043	- 483 474
- ankomne Seilskibe	- 1 873 055	- 2 108 829
- afgaaede Do.	- 159 772	- 179 262

De til Distriktet med Ladning ankomne norske og svenske Skibe fordeles efter Afgangslandene som følger:

Ankomne med Ladning fra	Norske.		Svenske.		Norske og Svenske.	
	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.
Norge.	197	57 359	1	934	198	58 293
Sverige	86	80 256	100	64 356	186	144 612
Ruslands nordl. Havne og Finland	44	30 665	16	11 738	60	42 403
— syd. Havne	2	2 598	1	1 965	3	4 563
Tyskland.	4	2 577	1	330	5	2 907
England og Skotland	3	910	3	573	6	1 483
Frankrige og Belgien. . . .	5	1 373	—	—	5	1 373
Spanien og Portugal	37	28 925	7	6 240	44	35 165
Amerikas Forenede Stater . .	47	47 740	1	476	48	48 216
Syd Amerika og Brasilien . .	11	7 126	1	392	12	7 518
Mexiko og Vestindien . . .	26	11 461	3	1 140	29	12 601
Afrikas Nord- og Vestkyst . .	3	3 296	—	—	3	3 296
Australien	2	2 717	—	—	2	2 717
Ostindien.	1	1 298	—	—	1	1 298

Sammenligner man disse Tal med den i Aarsberetningen for 1895 indtagne Tabel sees, at i den ovenomtalte Tonnageforøgelse — 112 580 Tons — har Skibe ankomne fra Sverige en stor Andel, nemlig: norske Skibe med 51 033 Tons og svenske Skibe med 3 963 Tons, tilsammen 54 996 Tons, hvilke skyldtes den større Andel vore Skibe i 1896 har havt i Transporten af Jernmalm fra Sverige til Tyskland via Amsterdam og Rotterdam, saasom herved antydes:

I 1895 bragtes Jernmalm til Rotterdam:

fra Luleå	af	72 engelske	Dampskibe	=	86 616 Tons
- Oxelø Sund -		87 —	—	=	86 455 —
		19 hollandske	—	=	18 286 —
		18 norske	—	=	15 071 —
124				Dampskibe	= 119 812 Tons

I 1896 bragtes Jernmalm til Amsterdam og Rotterdam:

fra Luleå	af	92 engelske	Dampskibe	=	117 474 Tons
		16 norske	—	=	17 890 —
		1 tysk	—	=	1 121 —

109 Dampskibe = 136 485 Tons

fra Oxelø Sund	af	135 engelske	Dampsk.	=	125 700 Tons
		47 norske	—	=	39 860 —
		21 hollandske	—	=	20 214 —
		4 svenske	—	=	3 812 —
		2 tyske	—	=	3 105 —
		1 dansk	—	=	1 045 —

210 Dampsk. = 193 715 Tons

fra Gefle af 1 tysk Dampskib = 1 137 Tons

Tonnagen af Skibe ankomne fra Spanien og Portugal viser i 1896 ogsaa en Forøgelse af 29 110 Tons, hvori Dampskibe med Jernmalm fra Spanien til Tyskland via en nederlandsk Havn har den største Andel. Fra de øvrige Lande viser Tonnagen en Tiltagen fra Ruslands nordlige Havne og Finland med 21 368 Tons og fra Amerikas forenede Stater med 18 507 Tons, derimod viser Tonnagen en Aftagen fra Syd-Amerika og Brasilien med 7 465 Tons; fra Mexiko og Vestindien med 3 007 Tons; fra Ostindien med 3 083 Tons og fra Frankrige med 2 695 Tons.

I sidste Rubrik af ovenstaaende Tabel mangler et Skib = 399 Tons, som med Ladning var ankommen fra en nederlandsk Havn.

Her følger en Opgave over de fra Distriktet med Ladning afgaaede Skibe:

Afgaaede med Ladning til	Norske.		Svenske.		Norske og Svenske.	
	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.
Norge.	101	32 629	3	1 967	104	34 596
Sverige	16	5 353	68	32 622	84	37 975
Ruslands nordl. Havne og Finland	12	6 024	3	1 753	15	7 777
Tyske og danske Havne . . .	9	2 141	5	1 775	14	3 916
England og Skotland	5	1 768	—	—	5	1 768
Frankrige	1	196	—	—	1	196
Middelhavet	1	1 412	—	—	1	1 412
Amerikas forenede Stater . .	1	884	—	—	1	884
Syd Amerika og Brasilien . .	1	259	—	—	1	259
Vestindien	1	277	—	—	1	277
Ostindien	4	2 353	—	—	4	2 353
Australien	1	1 280	—	—	1	1 280

Sammenlignet med den tilsvarende Opgave for 1895 viser ovenstaaende Tabel i det heletaget nogen Forøgelse i Tonnage.

Rutedampskibe mellem Norge, Sverige og Nederlandene har største Andel i de med Ladning til Hjemlandene afgaaede Skibe. Winge & Co. i Christianias Dampskibe, hvorfra 2 mellem Christiania og Amsterdam (enkelte Gange med Anløb af Gøteborg paa Hjemturen) og 1 mellem Christiania og Rotterdam gjorde ialt 74 Reiser repræsenterende 25 903 Tons.

Hvilken Plads den norske og svenske Skibsfart indtager ligeoverfor de nederlandske og fremmede Skibe, der aarlig besøger Distriktet, fremgaar af nedenstaaende Opgave for Aarene 1893—1895 (for Aaret 1896 foreligger endnu ingen Opgave).

Ankomne i	Alle Nationers.		Deraf							
			nederlandske.		norske.		svenske.		forøvrigt fremmede.	
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.
1893	9 178	6 255 911	2 722	1 831 852	405	187 630	94	46 301	5 957	4 190 128
1894	9 753	6 913 276	2 817	1 891 171	486	286 301	132	71 728	6 318	4 664 176
1895	9 600	6 773 127	2 742	1 814 178	432	206 672	140	68 147	6 286	4 684 130

De øvrige fremmede Fartøier i den sidste Rubrik tilhørte i 1895 følgende Nationalitet: Engelske 4 827 Skibe dr. 3 656 734 Tons, tyske 1 070 dr. 706 540 Tons, spanske 32 dr. 44 118 Tons, danske 189 dr. 143 112, alle øvrige 168 dr. 133 626 Tons.

De norske og svenske Skibes Andel i alle Nationers Fart mellem Norge, Sverige og Nederlandene i ovennævnte Aar 1893—1895 fremgaar af følgende Tabel:

Ankomne i	Alle Nationers.		Deraf							
			nederlandske.		norske.		svenske.		forøvrigt fremmede.	
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.
1893										
fra Norge. . .	278	88 982	75	27 566	191	56 502	—	—	12	4 914
» Sverige . .	491	341 421	117	64 117	37	21 392	67	32 179	270	223 733
» Norge og Sverige . .	769	430 403	192	91 683	228	77 894	67	32 179	282	228 647
1894										
fra Norge. . .	314	95 123	85	29 202	218	62 675	—	—	11	3 246
» Sverige . .	615	477 950	123	64 529	95	111 868	104	55 678	293	245 875
» Norge og Sverige . .	929	573 073	208	93 731	313	174 543	104	55 678	304	249 121
1895										
fra Norge. . .	293	92 957	81	27 422	200	62 023	1	254	11	3 258
» Sverige . .	644	471 528	108	52 077	48	31 873	111	55 918	377	331 660
» Norge og Sverige . .	937	564 485	189	79 499	248	93 896	112	56 172	388	334 918

Indkjøbte og solgte Fartøier.

For norsk Regning erhvervedes 2 Seilskibe drægtige 2 184 Tons, Købesum tilsammen i Kr. 35 100.

Til udenlandsk Rederi solgtes 1 norsk Seilskib drægtig 230 Tons, Salgs-
sum Kr. 1 800.

Der udfærdigedes i Aarets Løb efter dertil erholdt Bemyndigelse et norsk midlertidigt Nationalitetsbevis for et Skib, hvis midlertidige Dokument ved Ankomst til nederlandsk Havn var udløbet.

Søulykker. Paa den nederlandske Kyst forliste i Aaret 1896's Løb 2 norske Skibe og 1 norsk Skib maatte anløbe en nederlandsk Havn tilfølgende af Kollision. Besætningen af ovennævnte Skibe blev reddet.

Paa- og Afmønstring. Rømning.

Ved Hovedstationen Amsterdam udmønstredes paa norske Fartøier 24 Norske, 1 Svenske og 39 Udlændinge, hvorhos afmønstredes 69 Norske, 2 Svenske og 9 Udlændinge. Ved samtlige Vicekonsulater i Distriktet udmønstredes paa norske Fartøier 243 Norske, 81 Svenske og 203 Udlændinge og afmønstredes 359 Norske, 90 Svenske og 176 Udlændinge.

Ved Hovedstationen rømte fra norske Skibe 8 Norske og 5 Udlændinge samt ved Vicekonsulsstationerne fra norske Skibe 16 Norske, 6 Svenske og 4 Udlændinge.

Opsparet og hjemsendt Hyre.

I 1896 hjemsendte Generalkonsulatet pr. Sømands-Andragender til Norge Kr. 135 og fra Amsterdam og Rotterdam hjemsendtes pr. Postanvisninger til Norge Kr. 4 600.

Gjennem Sømandsmissionen i Amsterdam og Rotterdam sendtes til Norge Kr. 5 610.

Af Efterladenskaber efter afdøde norske Undersaatter hjemsendtes til Norge Kr. 787.88.

De af norske og svenske Skibe i Distriktet erlagte Konsulatafgifter samt de oppebaarne Konsulatgebyrer udgjorde i 1896:

Erlagt af:	Ved Hoved- Stationen.	Ved Vicekonsulaterne.		Ialt tilfaldt General- Consulen.	Expedi- tions- Gebyrer.
		Ialt	Heraf tilfalder Gen-Cons.		
	Gulden.	Gulden.	Gulden.	Gulden.	Gulden.
Norske Skibe . . .	2 417.14	8 239.37	4 119.68	6 536.82	} 238.10
Svenske — . . .	1 342.34	2 371.58	1 185.79	2 528.13	
Ialt	3 759.48	10 610.95	5 205.47	9 064.95	

Den nederlandske Handelsflaade viser i det forløbne Aar en Forøgelse af 45 Skibe og af 4 286 Tons. Den 31 December 1896 var der indregistreret som Søskebe under nederlandsk Flag:

440 Seilskibe, drægtige	96 559 R.-Tons.
172 Dampskibe, —	196 939 —

612

293 498 R.-Tons.

Af større Seilskibe udgjorde 133 en samlet Drægtighed af 74 927 R.-Tons, medens Resten bestod af Koffer, Galeaser, Tjalker osv.

Frugtmarkedet. For Skibsfarten begyndte Aaret med Fragterne paa samme lave Standpunkt som det foregaaende endte, af og til kom der et Glimt af lysere Udsigt, men det forsvandt atter, indtil Hungersnøden i Brittisk Indien fremkaldte Bevægelse i Kornmarkedet og dette bevirkede Reisning i Frugtmarkedet, som paa de fleste Have tog et godt Opsving. Senere paa Høsten gik Fragterne vel noget ned, men i Sammenligning med Aarets Begyndelse er der Forbedring at mærke næsten overalt.

Indgaaende Fragter 1896.

Træl last fra nordl. Østersøhavne pr. Std. 12 à 19 fl. Finske og Livl. Havne pr. Std. 12 à 19 fl. Vestkyst af Sverige Fredriksstad pr. Std. 11 à 14 fl. Christianiafjorden, Laurvig pr. Std. 11 à 14 fl. Forenede Stater, Atlant. Havne pr. Std. 90 à 110 sh. Id Mexic. Bugt pr. Std. 90 à 110 sh. Canada pr. Std. 45 à 50 sh. Farvetræ fra Mexico pr. Ton 32 à 37 sh. Vestindien 29 à 32 sh. Harpix fra de Forenede Stater pr. 310 Eng. Pund 2 sh. 3 d à 2 sh. 9 d. Terpentinen fra de Forenede Stater pr. 40 Gallons 3 sh. 6 d à 3 sh. 10½ d. Rug fra Østersøen pr. 1000 Kg. Rm. 6 à 7, fra Det sorte Hav pr. 1006 Kg. 7 sh. 6 d à 20 sh. Hvede fra Østersøen pr. 1000 Kg. Rm. 6 à 7, fra Det sorte Hav pr. 1015 Kg. 7 sh. 6 d à 20 sh. Havre fra Østersøen pr. 320 eng. Pund 9 d à 2 sh. Petroleum fra de forenede Stater pr. 40 Gallons 2 sh. à 2 sh. 9 d. Kaffe fra Ned. Ostindien (Dampskibe) pr. 1800 Kg. fl. 70, Do. fra do. (Seilskibe) pr. do. intet. Ris fra Ned. Ostindien (Dampskibe) pr. 2000 Kg. 35 à 45 fl. Kobber og Jernmalm fra Sverige pr. Ton 4 sh. 9 d. à 5 sh. 9 d, fra Frankrige 3 à 7 sh., fra Spanien 5 sh. 8 d à 8 sh. 6 d. Svovlerts fra Norges Vestland 8 à 9 frcs., fra Sverige 8 à 9 frcs. Stenkul fra Englands Østkyst 4 sh. à 6 sh. 6 d, fra Englands Vestkyst 5 sh. à 7 sh. 6 d.

Udgaaende Fragter 1896.

Cokes til Christiania pr. Ton Rm. 4 à 5.25, til Sveriges Vestkyst Rm. 4 à 5.25. Kul til Christiania Rm. 3.75 à 4.50, til Tyskland Rm. 4 à 5.50, til Middelhavet 4 sh. 6 d à 9 sh. Cement og Fosfat til Østersøen Rm. 4 à 6.50. Pibeler til danske Havne Rm. 4½ à 6. Klid til danske Havne fl. 6.

Handelen.

At finde et Prædikat, som kan passe for de mange Brancher som kan henføres under Handelen, er ikke mulig, men jeg tror, at man fra alle Sider betragtet kan sige: det henrundne Aar maa endnu regnes blandt de magre.

Træl last. Efterat Forraadet fra det foregaaende Aar successivt var udsolgt, kom den nye Tilførsel i Markedet, som fandt villige Kjøbere og baade Kjøbere og Sælger syntes tilfreds, da Afsætningen gik regelmæssig hele Aaret og Priserne steg.

Udsigterne for næste Aar er lovende, der skal allerede være kontraheret for større Partier og man tror, at de, som venter med Indkjøb, vil komme til at betale dyrest.

Sildefiskeriet. Dette Fiskeri blev i 1896 udøvet

med 593 Fartøier, der ialt anbragte 484 722 Tønder	
mod 551 — - - — 497 422 — i 1895	
— 549 — - - — 585 466 — - 1894	

Tilførselen i det forløbne Aar kan altsaa ansees som en middelmaadig, resp. 817 Tønder pr. Skib. Den gennemsnitlige Tilførsel pr. Skib var i det forløbne Aar mindre end i 1895, thi man havde i 1896 40 Skibe mere i Farten.

Priserne var 20 pCt. mindre end i 1895, saa at Resultatet i det hele taget var daarligt.

Aarsagen til de lave Priser var hovedsagelig det store Forraad man ved Aarets Begyndelse sad inde med, og dog kan man som en gunstig Omstændighed anføre, at Fangsten i Norge var ca. 300 000 Tønder mindre end i 1895.

I dette Øieblik er 1896 Aars Forraad nogenlunde udsolgt, saaat man med Hensyn til 1897 befinder sig i en gunstigere Stilling, hvilket sikkerlig er meget ønskeligt, da ellers adskillige smaa Rederier snart maatte standse Fiskeriet af Mangel paa Penge. Kolje- og Torskefisket var i det hele taget ufordelagtigt, men, ligesom i tidligere Aar, udøver man dette Fiskeri hovedsagelig for at udanne dygtige Sømænd. Priserne for den ferske Fisk afhænger aldeles af den større eller mindre Tilførsel som samtidig bringes i Markedet.

Priserne for saltet Fisk var lavere end i det forrige Aar.

Gennemsnitlig i 1896 fl. 30 pr. Tønde	
— i 1895 - 36 - —	
— i 1894 - 42 - —	

Trawlfisket aftager stadig, fordi Resultaterne stedse viser sig at være utilfredsstillende.

Laxefisket. Fangsten af Lax var ogsaa i det forløbne Aar middelmaadig; selv om man vil medregne Tilførselen af fremmed Lax som hollandsk Fisk, var Forskjellen dog følelig, særlig naar man tager i Betragtning, at man i det forløbne Aar uafbrudt har kunnet fiske, hvilket paa Grund af langvarig Vinter og høi Vandstand ikke var muligt i 1895.

Anchovisfisket. I 1896 havde man blot en Fangst af 13 500 Ankers. I Aarene 1890—96 var Fangsten ialt 327 500 Ankers; altsaa i Gjennemsnit 47 243 Ankers.

Prisen er nu pr. Anker fl. 36.50.

Kaffe. Tilførselen var i 1896 fra Java og de andre Ostindiske Øer:

Af Guvernementsfaktoriet	190 335 Baller
- Handelsfirmaer	414 024 —

ialt 604 359 Baller

mod i 1895 619 844 Baller og i 1894 640 307 Baller.

Fra Santos ankom i 1896 til nederlandske Havne 502 939 Baller, fra Afrika 47 553 Baller.

Prisen for god ordinær Java Kaffe har i de 3 sidste Aar holdt sig omtrent paa samme Standpunkt; man betalte i 1896 50 à 54 Cents, i 1895 51 à $55\frac{3}{4}$ Cts. og i 1894 50 à 53 Cts.

J a v a T h e. I 1896 var Tilførselen 57 400 Kasser mod 47 682 Kasser i 1895 og 56 700 i 1894.

Den afleveredes i 1896 for Konsumption og Udførsel tilsammen 57 325 Kasser mod 49 889 Kasser i 1895 og 53 331 i 1894. Gjennemsnittsprisen var 32 Cents pr. $\frac{1}{2}$ Kg. mod $34\frac{3}{4}$ Cents i 1895.

S u k k e r. Omendskjønt der ved Begyndelsen af det forløbne Aar var store Forraad, blev man i de første Maaneder af 1896 ikke skuffet i Haabet om Forbedring af Priserne. Den europæiske Høst viste i Sammenligning med den forrige en Formindskelse af omkr. 700 000 Tons, medens man forventede at Cuba-Høsten — som Følge af Oprøret — skulde blive meget ringe, hvilket senere blev stadfæstet; Amerika, som stedse var en stor Forbruger af Cubasukker, var derfor nødsaget til at købe paa amerikanske Markeder. Et og andet foraarsagede en Stigning i Priserne. Markedet aabnedes med fl. 13 og steg suksessivt, saa at man for Martsberetning noterede fl. $15\frac{1}{16}$. Da man havde Forventning af, at Tyskland vilde forøge sin Udsæd af Bet-Rod, fik Markedet en svagere Stemning og medio Marts noteredes for Martslevering fl. $14\frac{1}{4}$. Indkjøb for amerikansk Regning etc. foraarsagede dog paanyt en Stigning, saa at man i April noterede $15\frac{1}{8}$ fl., som var det højeste Standpunkt i 1896. Til Følge af den tilfredsstillende Tilstand af Væksten etc., gik Priserne ned, saa at man i Slutten af Juli noterede for August $11\frac{5}{16}$. Da de gunstige Forventninger om Høsten i September Maaned bekræftede sig, gik Priserne ned til $10\frac{11}{16}$ fl. Ved Aarets Slut noteredes $10\frac{7}{8}$ fl.

T o b a k. Aaret 1895's Sumatra Høst, som kom paa Markedet her i 1896, var paanyt endnu større end dens Forgjænger, nemlig 200 903 Baller, som solgtes til en Værdi omkring 28 Million Gulden eller til en Gjennemsnittspris af $90\frac{1}{2}$ Cent pr. $\frac{1}{2}$ Kilogram. Sammenligner man disse Zifre med Resultatet af dens Forgjænger, vises, at omendskjønt sidste Høst var større, gav den dog et mindre Udbytte af 6 Million Gulden. Prisforskjellen kommer endnu mere for Dagen, naar man erindrer sig 1893 Aars Høst, som var 35 000 Baller mindre, men solgtes til 9 Million Gulden mere end det forløbne Aars.

Kvaliteten var den fornemste Aarsag dertil; havde den været bedre, vilde man ogsaa kunde have betinget højere Priser, og dernæst den store Høst. Havde Kvantumet været mindre, var Priserne ikke gaaet saa lavt. De daarlige Handelskonjunkturer i Amerika og det store Forraad trykkede Markedet. Da Amerika kun købte sparsommeligt til betydelig lavere Priser end i forrige Aar og hovedsagelig forlangte lyse, plettede Mærker, hvorefter i de fleste Partier lidet fandtes, saa forundrer det ikke, at Priserne var lave, da Tilførselen i det første Halvår allerede naaede 141 000 Baller.

Tilførselen i den 2den Halvdel af Aaret var dog af noget bedre Kvalitet, hvorved ogsaa Amerikas Kjøbelyst kom mere for Dagen, saa at Stemningen om Høsten var meget villig.

J a v a T o b a k s Høst af 1895, som solgtes delvis i 1895—96, leverede 153 350 Baller og solgtes til en Værdi af ca. 10 Million Gulden eller til en Gjennemsnittspris af 38 Cent pr. $\frac{1}{2}$ Kilogram. Høsten 1894 leverede 153 344

Baller, som solgtes til en Værdi af 8 Million Gulden eller til en Gjennemsnitspris af $30\frac{1}{2}$ Cent pr. $\frac{1}{2}$ Kg. Omendskjønt Kvantiteten begge Aar var den samme, udbragte dog den sidste Høst 2 Mill. Gulden mere. Man tror, at dette Produkt vil have en god Fremtid for sig, da Planterne anstrænger alle Kræfter for at forædle sit Produkt.

Høsten af Borneo-Tobak leverede i 1895 13 228 Baller mod 9 177 B. i 1894. Den solgtes til en Gjennemsnitspris af 104 Cent mod 97 Cent i det forrige Aar.

Rispriserne holdt sig hele Aaret rundt paa et lavt Standpunkt.

Java-Taffehris, den mest brugelige Sort, kjøbtes i 1896 for 6 à $7\frac{1}{2}$ Cent mod 7 à $7\frac{1}{2}$ Cent i 1895.

Cacao. Ogsaa i 1896 var Opmærksomheden paa denne Artikel tiltagende. Prisen forblev i Aarets Løb, med en enkelt Undtagelse, omtrent paa samme Standpunkt. For 1ma Kvalitet Java Cacao betaltes ca. 38 Cent mod ca. 37 Cent i 1895 pr. $\frac{1}{2}$ Kg.

Tilførselen af Java-, Surinamsk og andre Sorter Cacao var i 1896 18 300 Baller, i 1895 18 500 B. og i 1894 17 000 B.

Kina priserne forbedrede sig ikke i det forløbne Aar og forblev paa et lavt Standpunkt.

Indigo. Ogsaa for denne Artikel var det forløbne Aar, under Indflydelse af store Forraad og overflødig Produktion, meget ugunstig.

Tin. Ogsaa for denne Artikel hindrede de store Forraad Prisernes Forbedring. Den høieste Pris man i Aarets Løb betalte for Bankatin var fl. $37\frac{1}{2}$ og ved Aarets Slut fl. $35\frac{1}{2}$.

Landbruget har i 1896 arbeidet under gunstigere Omstændigheder end i det foregaaende Aar.

Høsten var tilfredsstillende og for Landbrugsartikler fik man højere Priser. Det bemærkes dog, at Prisernes Standpunkt, i Sammenligning med tidligere Aar, er lavt.

Sundhedstilstanden blandt Fæet var meget god, undtagen Mund- og Klove-syge blandt Hornkvæg, som her og der oftere viste sig, og hvorimod Regjeringen fremdeles tager strenge Forholdsregler for at forebygge Udbredelse.

De laveste og høieste Kurser for norske og svenske Statsobligationer paa Amsterdams Børs i 1896 var:

Norske Obligationer: 1886 $3\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$ 100— $101\frac{3}{4}$, 1888 3 $\frac{0}{0}$ $95\frac{13}{16}$ — $98\frac{3}{4}$, 1892 4 $\frac{0}{0}$ $100\frac{7}{8}$ —103. Svenske Obligationer: 1890 $3\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$ $98\frac{1}{4}$ —102, 1895 $3\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$ 100— $102\frac{1}{4}$.

Til samme Tid noteredes de nederlandske Statsobligationer: Cert. Ned. W. Schuld $2\frac{1}{2}$ $\frac{0}{0}$ $88\frac{5}{8}$ — $93\frac{5}{8}$, Oblig. do. 3 $\frac{0}{0}$ $97\frac{9}{16}$ — $100\frac{15}{16}$, Cert. do. 3 $\frac{0}{0}$ $97\frac{1}{8}$ — $100\frac{11}{16}$.

I December Maaned aabnedes det nye Sluseværk ved Ymuiden, som giver de største Skibe Adgang igjennem Nordsøkanalen til Amsterdam.

Sluseværkets Dimensioner er: Længde 225 Meter, Bredde 25 do., Dybde 10 do.

Af store Arbeider, der er i Udsigt, er det nye Havnearbejde og store Sluseværk i Terneuzen som skal paabegyndes i 1898 og fuldføres i 4 Aar. Det er den belgiske Stat, som skal betale disse Arbeider tilligemed et stort Sluseværk ved Sas van Gent. Alt dette skal tjene til at fremme Skibsfarten paa Gent og vil koste $4\frac{1}{2}$ Million Gulden. Slusernes Længde skal blive 140 Meter og deres Bredde i Dagen 15—75.

Thv. Egidius.

Stettin.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter Rm.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	46	8 248	1	1 359	47	9 607	-	-	84 755
” Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	1	34	1	198	2	232	-	-	300
” Sverige til Hoved- stationen	4	222	-	-	4	222	-	-	1 620
” andre Lande til Ho- vedstationen	91	50 395	1	2 003	92	52 398	-	-	785 985
” andre LandetilVice- konsulsstationerne .	23	14 471	2	91	25	14 562	-	-	200 276
Ialt	175	73 370	5	3 651	170	77 021	121	66 182	1 072 936
II. Afgaaede:									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	4	313	18	5 095	22	5 408	-	-	2 295
” Norge fra Vicekon- sulstationerne . . .	1	199	3	830	4	1 029	-	-	2 006
” Sverige fra Hoved- stationen	4	586	24	17 648	28	18 234	-	-	2 936
” Sverige fra Vice- konsulstationerne . .	3	131	10	9 501	13	9 632	-	-	1 070
” andre Lande fra Ho- vedstationen	30	7 959	61	29 151	91	37 110	-	-	70 820
” andreLande fraVice- konsulsstationerne .	2	227	8	3 906	10	4 133	-	-	1 800
Ialt	44	9 415	124	66 131	168	75 546	120	64 777	80 915

Af svenske Skibe ankom 829 dr. 176 761 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Rm. 4 221.95, ved Vicekonsulsstationerne 1 056.92, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen 528.46. Af svenske Skibe ved Hovedst. M. 5 152.05, ved Vicekons. M. 1 424.14, hvoraf tilfaldt Generalkons. M. 712.07. Ialt tilfaldt Generalkons. M. 10 614.53. Expeditionsafgifter, svenske M. 250.35, norske 155.96, fælles 39.50.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1897.

Nedenstaaende Oversigt viser Forholdet mellem den norske Skibsfart 1896 og 1895:

	1896.		1895.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.
Ankomne Fartøier:								
Med Ladning	165	73 369	139	46 797	26	26 572	—	—
I Ballast	5	3 652	6	1 628	—	2 024	1	—
Summa	170	77 021	145	48 425	25	28 596	—	—
Afgaaede Fartøier:								
Med Ladning	44	9 414	40	6 595	4	2 819	—	—
I Ballast	124	66 131	105	41 830	19	24 301	—	—
Summa	168	75 545	145	48 425	23	27 120	—	—
Bruttofragter:								
	Mk.		Mk.		Mk.		Mk.	
Ankomne Fartøier . . .	1 072 936		705 285		367 651		—	
Afgaaede Fartøier . . .	80 915		57 265		23 650		—	
Summa	1 153 851		762 550		391 301		—	

De enkelte Havne i Distriktet besøgt af følgende norske Skibe:

	1893.		1894.		1895.		1896.	
	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.
Stettin.	140	47 335	102	31 813	115	35 021	143	62 226
Colberg	3	410	6	979	10	2 704	—	—
Greifswald	—	—	—	—	—	—	2	92
Rügenwalde	3	474	1	113	2	390	1	166
Stolpmünde	3	342	2	196	3	406	1	259
Stralsund	2	293	2	430	2	577	7	721
Swinemünde	3	2 151	5	3 271	8	7 058	12	11 450
Wolgast	4	1 650	5	2 014	5	2 269	4	2 160

Den norske Skibsfart paa Distriktet oversteg i Antal og Drægtighed foregaaende Aars med 25 Skibe og 28 596 Ton. Foruden Stettin har egentlig kun Swinemünde nogen Betydning for den norske Skibsfart; did ankom 12 Dampskibe dr. 11 450 Ton med 23 500 Ton Stenkul fra England. Næsten alle norske Skibe kom fra Steder ved Nordsøen og Atlanterhavet, deraf 12 Dampskibe med Ladning fra Amerika.

I 1896 ankom til Stettins Havn 3 191 Dampskibe, dr. 1 223 867 Ton og 1 301 Seilskibe dr. 108 630 Ton, ialt 4 492 dr. 1 332 497 Ton.

Af Nationalitet var de ankomne Skibe:

	Dampsk.	Seilskibe.	Sum.
Tydske	1 821	634	2 455
Danske	331	343	674
Svenske	398	216	614
Engelske	433	35	468
Norske	105	38	143
Russiske	48	18	66
Hollandske	51	11	62
Franske	2	4	6
Andre Nationaliteter. .	2	2	4
Ialt	3 191	1 301	4 492

I Forhold til 1895 viser 1896 en Forøgelse af Skibenes Antal med 333, hvoraf 218 Dampskibe dr. 46 915 Ton, men derhos den betydelige Tilbagegang i Seilskibenes Drægtighed af 18 368 Ton, hvilket viser, at Skibsfarten med større Seilskibe er i Tilbagegang, og at Seilskibsfarten næsten udelukkende drives af smaa Seilskibe, der besøger nærliggende Havne.

Følgende regulære Dampskibsforbindelser opretholdtes mellem Pommern og de forenede Riger af norske og svenske Dampskibe:

Stettin — Bergen med Anløb af Ystad, Malmø, Gøteborg, Christianssand og Stavanger, af Gøteborgsdampskibene „Iris“, „Nornan“ og „Niord“ en Gang ugentlig.

Stettin — Wisby — Stockholm af Dampskibene „Wisborg“ og „Carolus“ hver Onsdag.

Stettin — Sundswall af Dampskibet „Gøthe“.

Stralsund — Malmø daglig af Dampskibet „Sten Sture“. Denne af den svenske Stat understøttede Linie er ophørt med 1896, og er besluttet Oprettelse af en ny Linie Trelleborg—Sassnitz, der antagelig kommer i Gang 1 Mai 1897.

Derhos trafikeredes Linierne Stettin—Kjøbenhavn—Christiania og Do. Gøteborg af paa hver Linie to danske Passagerdampskibe med to Ture ugentlig; Stettin—Kjøbenhavn—Vestnorge af to danske Dampskibe med Afgang fra Stettin hveranden Uge, og Stettin—Stockholm af to tyske Dampskibe med Afgang fra Stettin hver Lørdag.

Paa norske Skibe paamønstredes 38 og afmønstredes 86 Mand.

Betingede Maanedshyrer var paa Dampskibe for 2den Styrmand Kr. 60—75, for 1ste Maskinister Kr. 150—170, for Matroser og Fyrbødere Kr. 45—55, for Letmatroser Kr. 25—35, for Jungmænd Kr. 20—30. Paa Seilskibe for Styrmand Kr. 60—65, for Baadsmænd Kr. 50—55, for Matroser Kr. 40—45, for Letmatroser Kr. 20—35, for Jungmænd Kr. 15—30.

Oversigt over Stettins Indførsel 1896 og 1895:

	1896. Ton.	1895. Ton.
Storbritannien	736 798	625 835
Sverige	379 478	364 454
Rusland	231 819	157 458
Nordamerikas forende Stater .	162 448	140 755
Spanien	58 939	64 566
Norge	39 053	32 300
Danmark	36 191	37 002
Frankrige	28 404	25 515
Nederlandene	27 235	17 595
Portugal	12 255	19 257
Belgien	12 223	18 294
Vestindien	747	—
Ostindien	—	5 570
Argentina	—	4 586
Andre Lande	—	46

Ialt 1 725 560 1 513 233

Fra fremmede Lande indførtes i 1896 212 327 Tons Varer mere end i 1895, hvilket især kommer af den forøgede Import af Stenkul, Jernmalm og Korn.

Stettins Udførsel var i 1896 og 1895:

	1896. Ton.	1895. Ton.
Storbritannien	165 545	179 747
Rusland	72 341	59 396
Danmark	56 153	50 448
Sverige	55 536	37 354
Nordamerikas forenede Stater	44 773	26 072
Norge	28 106	23 894
Nederlandene	10 149	14 411
Frankrige	4 278	8 565
Spanien	1 037	824
Portugal	299	—
Italien	288	1 438
Belgien	—	320
Udeneuropæiske Lande	—	2 043
Ialt	439 192	424 512

Den væsentligste Vareomsætning mellem Stettin og de forenede Riger var:

	Fra Norge.		Fra Sverige.		Stettins hele Indf.	
	1896.	1895.	1896	1895.	1896.	1895.
Ammoniak, svovelsur	—	—	99	0.3	1 939	1 283
Fisk: fersk	—	—	3 693	3 373	3 876	3 454
Stokfisk	62	75	—	—	73	79
saltet Sild	12 432	13 432	7 602	11 869	96 900	93 366
anden saltet Fisk	19	20	36	77	497	466
Bær: Tyttebær	—	2	257	313	349	406
Cellulose	112	—	114	36	239	307
Dyretarme, Blærer etc.	8	0.5	28	17	1 915	1 980
Dyrehaar	23	9	32	50	281	244
Feltspat, Kaolin, ild- fast Ler	5 460	2 987	13 191	9 214	37 712	24 915
Huder.	—	1	18	14	436	448
Is	4 082	275	—	—	4 082	275
Jord	1	1	392	352	2 124	2 133
Klid	6 462	7 783	407	3 132	37 158	32 196
Kunstuld	12	7	23	18	582	454
Kridt, slemmet	—	—	649	615	1 075	980
Malm: Jernmalm	289	42	199 341	173 364	222 356	182 063
Metaller: Kobber	74	145	—	18	688	686
Jern: Takjern	—	—	865	419	117 694	112 033
Jerntraad	—	—	191	122	274	280
Smeltestykker	—	—	768	734	780	878
Skrotjern	11	—	107	274	1 715	538
Stangjern	1	2	7 157	7 046	16 663	14 222
Zink	12	1.2	202	186	1 702	1 132
Slag af Malm	354	108	14 021	16 200	30 361	45 636
Snedkeriarbejder	9	1	73	280	267	430
Korn: Havre	—	—	558	68	14 986	16 057

	Fra Norge.		Fra Sverige.		Stettins hele Indf.	
	1896.	1895.	1896.	1895.	1896.	1895.
Sten: raa eller huggen	4 986	5 903	117 547	127 347	134 134	144 121
i Blokke	705	—	878	235	1 904	423
ildfast	—	—	706	876	1 018	937
Stenvarer	369	—	442	78	831	82
Mursten	—	—	744	—	1 064	505
Tjære	658	183	883	2 170	3 798	3 724
Svovelskis	2 310	—	2 623	—	59 960	70 825
Tran	372	370	26	101	1 862	2 043
Tøndestav	—	—	728	—	3 844	2 861
Bygningstræ	7	—	2 216	1 265	58 461	73 209
Træmasse	31	336	853	326	3 526	2 666
Fyrstikker	—	—	44	45	220	214
Vitriol	—	—	82	83	128	88

Udførsel til Norge:

	1896		
Ammoniak, kulsur	—	Røolie	290
Beg	16	Salt	377
Benmel	0.5	Salpetersyre	11
Brunkul	—	Saltsyre	17
Blyhvidt	3	Smalte	43
Cement	2 814	Sild	235
Chlorkalium	5	Smeltedigler	32
Frugt, tørret	773	Smør	126
Farvetræ	345	Smørelser, mineralske	11
Hulglas	33	Sukker: Røesukker	1 428
Grafit	10	Kandis	4 342
Græsfrø	9	Andre Slags	1 679
Gjødningsalte	—	Sukkerkulør	4
Jernrør	36	Soda: kalcineret	37
Kurvvidje, afbarket	20	krystaliseret	—
Kløverfrø	7	Korn: Bønner	59
Lim	45	Hvede	20
Filler	12	Rug	950
Magnesium	—	Byg	50
Malt	817	Ærter	115
Maskiner: Symaskiner	27	Sten: ildfast	92
Do. andre Slags	112	Mursten	1 050
Mel	7 900	Superfosfat	5
Natron, svovelsurt	2	Svovlsyre	14
Oljekager	—	Telegrafkabler	0.3
Pap	18	Terpentinharpiks	0.3
Tagpap	118	Tjære	0.7
Skrivpapir	15	Tøndestav af Eg	15
Porcelæn	28	Vandglas	16
Poteter	1 030	Zink, uarbejdet	113
Potetesmel	358	Do. arbejdet	451
Potaske	91	Zinkhvidt	460
		Øl paa Fad	12

Det bemærkes, at i Kolonnerne for Stettins Ind- og Udførsel ogsaa indgaar, hvad der søværts er ind- og udført fra og til Tysklands Toldgebet og Hamburgs Frihavn.

I Fragtmarkedet raadede i Aarets 4 første Maaneder en usædvanlig Stilhed, og viste Satserne mod forrige Aar uafbrudt Tilbagegang. Dertil mærkedes Mangel paa Ladninger. Kullaster fra England var knappe og erholdtes kun til yderst lave Fragter. Fra Libau indførtes flere Ladninger Rug, men da Fragterne faldt fra M. 9 til M. 7 pr. 2 000 Kg., viste det sig, at kun de regulære Skibe kunde antage saa lave Fragter. Udførselen af Sukker var ringe, og kun nogle faa Ladninger gik til Amerika. Under disse ugunstige Omstændigheder kom de Skibe, som ikke indehar bestemte Linier, først sent i Fart, og ved Udgangen af April laa endnu adskillige Skibe uvirksomme.

Fragterne fra Stettin til nedenstaaende Pladse var i Januar—April:

London, Sukker pr. Ton 7 sh. 6 d. Manchester, Potetemesel 10 à 9 sh., Preston, do. 8 sh. 6 d, Newcastle, Bly 7 sh., Hartlepool, Pitprops pr. Load 9 sh. 6 d, Leith, Korn pr. Quarter 1 sh. 3 d, Havre, Zink pr. Ton 7 sh. 6 d, Newyork, Sukker 9 sh. 6 d à 8 sh., Do., Cement 8 sh., Oxelø Sund, Rapskager 7 Rm.

Fragterne til Stettin i samme Maaneder var fra:

Reval, Riga, Rug pr. Ton 5 à 4.50 Rm., Libau, do. 4.50 à 3.50 Rm., Grangemouth, Jernplader 8 sh. 6 d, Englands Østkyst, Kul 4 sh. 6 d à 4 sh., Fowey, Chinaclay 6 sh. 6 d, Bilbao, Jernmalm 7 sh. 6 d, Marseille, Oljekager 11 sh. 6 d, Oxelø Sund, Jernmalm 3.50 Rm., Paskalavik, Gadesten 4 Rm., Lysekil, do. 4 Rm., Helsingborg, Jernslag 3 Rm.

I de følgende tre Maaneder var Fragtmarkedet fremdeles yderst flaut, Raterne beholdt sit lave, høist trykkede Standpunkt; i visse Fald kan endog en yderligere mindre Tilbagegang konstateres. Importen af engelsk Jern var fremdeles ringe. Derimod var Kulindførselen temmelig livlig, om end til høist lave Fragter.

Fragterne til Stettin til nedenstaaende Pladse var i Mai—Juli:

Petersburg, Sand pr. Ton 4.50 Rm., Stockholm, Mel 4 à 4.50 Rm., London, Sukker 5 sh. 6 d, Leith, Korn pr. Quarter 1 sh. 3 d, Manchester, Potetemesel pr. Ton 10 sh. 9 d, Montreal, Sukker 9 sh., Hartlepool, Pitprops pr. Load 8 sh. 6 d, Newyork, Sukker 8 sh. 9 d à 7 sh.

Fragterne til Stettin fra nedenstaaende Pladse var i samme Maaneder:

Petersburg, Rug pr. Ton 5 Rm., Libau, do. 4.50 Rm., Riga, Jernbaneskiner pr. Stk. 45 Pfg., Swansea, Kul pr. Ton 5 sh. 6 d à 5 sh., Huelva, Svovlkis 8 sh. 6 d, Grangemouth, Jernplader 8 sh. 6 d, Marseille, Oljekager og Rødjord 9 sh., Luleå, Jernmalm 5 Rm., Køping, do. 4.50 Rm., Gefle, Jernslag 4.50 Rm., Idefjord, Gadesten 5 Rm.

Til medio September raadede inden Fragtmarkedet samme Stilhed. I den sidste Halvdel af September gjorde en vis Knaphed sig gjældende i Udbydelse af Lasterum, forarsaget ved den livlige Kornudførsel fra Amerika og Sortehavslandene, hvilket bevirkede, at Fragterne pludselig steg, først for Dampskibe

i Oceanfart, siden ogsaa i Østersøen. Kornudførselen fra Rusland var livlig, og de hidtil saa trykkede Rater steg, saa at ogsaa mindre Skibe kunde fare med rimelig Fortjeneste. Ogsaa Kulfragterne fra England og Stenfragterne fra Sverige bedrede sig ret betydeligt.

Fragterne fra Stettin i Maanederne August—Oktober var til nedenstaaende Pladse:

Stockholm, Mel pr. Ton 5 à 6 Rm., Petersburg, Sand 4.50 à 5 Rm., Reval, Kainit 4.50, London, Sukker 8 sh. à 9 sh. 6 d, Leith, Korn pr. Quarter 1 sh. 3 d à 1 sh. 4 1/2 d, Amsterdam, Mel pr. Ton 7 à 8 Rm., Newyork, Sukker 7 sh. 6 d, Königsberg, Cement 3 Rm.

Fragterne til Stettin i nævnte Maaneder var fra:

Libau, Rug pr. Ton 6 à 7 Rm., Petersburg, Rug 4.50 à 7 Rm., Gøteborg, Manganmalm 5 Rm., Fredrikstad, Gadesten 6 Rm., Newcastle, Kul 3 sh. 9 d à 4 sh. 9 d, Sunderland, Kul 4 sh. 6 d à 5 sh. 3 d, Aberdeen, Sild pr. Tønde 1 sh. 3 d.

Den Forbedring i Fragtraterne, som i de førstnævnte Maaneder mærkedes, blev ikke af lang Varighed, da Udbydelse af Skiberum atter betydeligt oversteg Efterspørgselen. Raterne faldt, saa at de i Begyndelsen af December indtog et temmelig lavt Standpunkt.

Den 4 December traadte Isbryderne i Virksomhed for at opretholde Farten Stettin—Swinemünde, og har de i December Maaned indbragt til Stettins Havn 188 Skibe dr. 199 130 Kbm., og udledsaget 154 dr. 158 565.

Fragterne fra Stettin var i November—December:

Hull, Sukker pr. Ton 9 sh., Leith, Potetesmel 12 sh. 6 d, London, Hvede pr. Quarter 1 sh. 6 d, Amsterdam, Mel og Sukker pr. Ton 7 à 7 1/2 Rm., Königsberg, Cement pr. Tønde 70 pfg., Riga, Lere pr. Ton 6 à 7 Rm.

Fragterne til Stettin i nævnte Maaneder var:

Libau, Havre pr. Ton 6 à 4.50 Rm., Gefle, Slag 5 Rm., Bergen, Sild pr. Tønde 1.50, Pernau, Linfrø 1.15, Middlesbro, Tackjern pr. Ton 4 sh. 6 d à 5 sh. 6 d, Savannah, Fosfat 16 sh.

Seilskibe. Fragtaffæren for Seilskibe indskrænkede sig især til Østersøtrafiken, hvorved fordetmeste mindre Skibe kommer i Tale. Fragterne var paa Grund af det rigelige Tilbud af Skiberum fra Aarets Begyndelse til mod Midten af September yderst lave. Da indtraadte en væsentlig Bedring, som dog blev af kort Varighed.

Fragterne for Seilskibe fra Stettin til nedenstaaende Pladse var i Aaret:

Ystad, Rapskager pr. Ton 5 à 4 Rm., Malmø, Salt 4 à 5 Rm., Odense, Potetesmel 6 Rm., Nykøping, Rapskager 4.75 Rm., Christianssand, Poteter 6.50 Rm., Kragerø, Mel 6 Mk., Kjøbenhavn, Cement pr. Td. 60 à 70 pfg., Petersburg, Ler pr. Ton 4 à 5 Rm., Riga, Sand 4 Rm., Libau, Mursten pr. Mille 12 Rm., Gøteborg, Syre pr. Ballon 1 Rm., Gamla Carleby, Sukker pr. Ton 9 Rm., Åhus, Salt 3.50, Oscarshamn, Kainit 4 Rm., Münsterås, do. 3.75 Rm., Landskrona, do. 2.80 Rm., Moss, Mel 5 Rm., Uddevalla, Benmel 5 Rm.,

Bergen, Mursten 5 Rm., Jacobstad, Sukker 10 Rm., Wasa, do. 8.50, Stockholm, Rapskager 6 50, Cardiff, Egeplanker pr. Load 10 sh. 7 d à 11 sh. 3 d, Hull, do. 10 sh., Firth of Forth, Pitprops 8 sh., Newcastle, do. 13 sh., Do., Bly pr. Ton 5 sh. 6 d, Sunderland, Egevirke pr. Load 8 sh., Tyne, do. 9 sh., Newyork, Filler pr. Ton 9 sh., Do., Cement 4 sh 6 d.

Fragterne til Stettin var i Aaret fra:

Arendal, Feltspat pr. Ton 5 Rm., Fowey, Chinaclay 7 sh. à 6 sh. 3d, Plymouth, do. 7 sh. 6 d à 8 sh., Portmadoc, Skifer 11 sh., Moss, Feltspat 5 Rm., Kragerø, Is, 6.75 Rm, Helsingborg, Svovlkis 3 Rm., Do., Chamottevarer 3 à 3.50 Rm., Halmstad, Gadesten 3.75 à 4 Rm., Warberg, do., 4 à 4.50, Lysekil, do. 4 à 4.50 Rm., Carlshamn, do., 3 à 3.50 Rm., Sandvik, Feltspat 4.50 Rm., Svinninge, do. 4.75 Rm., Edet, do. 4.50 Rm., Uddevalla, Quarts 4.50 Rm., Göteborg, Jernslag 4.50 Rm.

Sluttelig bemærkes om Drægtigheden af de til Stettin ankomende Skibe, at ved den nye Skibsmaalingsforordning af Juli 1895 Skibenes Drægtighed beregnet i Netto Reg. Ton er aftaget med ca. 20 0/0. Tilbagegangen i disse Skibes samlede Tonnage er saaledes kun tilsyneladende.

Generalkonsulatets Adresse er fremdeles Mittwochstrasse 18, aabent alle Hverdage 9—12 og 3—6.

I. L. P. Ivers.

Washington.

Aarsberetning dateret 22 Marts 1897.

Det forløbne Aar kan ikke siges at have været et godt Aar for Næringsveiene. Den voldsomme Valgkamp, som foregik under Sommeren og Høsten, bidrog til at forværre Tilstanden. Stridens Gjenstand var Spørgsmaalet om, hvorvidt selve Grundvolden for ethvert velordnet Statssamfunds Næringsliv, dets Pengevæsen, skulde forrykkes, og hvorvidt de Forenede Stater uden nogensomhelst Nødvendighed skulde slutte sig til Rækken af de bankerotte Stater, som svigter sine indgangne Forpligtelser. Andre Aarsager af politisk Natur virkede forstyrrende og hindrende paa Handel og Industri. Det saa nemlig ud til, at Kongressen vilde fremtvinge en Krig med fremmed Magt; den erkjendte nemlig i April Maaned Cuba som krigsførende Magt, en Foranstaltning, som dog ikke førte til noget Resultat, da den udøvende Magt ikke tog Hensyn til Beslutningen; men denne og lignende Tildragelser udøvede sin ugunstige Indflydelse paa Næringslivet, som først i Aarets sidste Maaned syntes at kunne komme til Ro. Mængden af Jernproduktionen befindes hertilands at være et godt Kjendemerke paa den almindelige økonomiske Tilstand; i Juli udgjorde den ugentlige Produktion 180 000 Tons mod 217 000 i November 1895, og i Oktober faldt den endog til 112 000 Tons. Jernbanernes Bruttoindkomster giver ogsaa et godt Indtryk i samme Retning; fra August til November ud-

gjorde et af de største Selskabers Nedgang i Bruttoindtægter fra $1\frac{1}{2}$ til 2 Millioner Dollars pr. Maaned.

Af de Børspapirer, som er Gjenstand for den største daglige Omsætning, kan følgende bemærkes:

American Sugar Refining Co. noteredes i Januar 103, steg i April til 126, faldt i August til 95 og stod ved Aarets Udgang i 110;

Chicago Gas Co. begyndte Aaret med en Notering af 65, fluktuerede mellem 44 og 78 og endte med 73;

American Tobacco Co., som i 1895 noteredes saa høit som 116, stod i Januar i 77, i April i 95, i August i 51 samt ved Aarets Udgang i 78;

Western Union Telegraf Co. — det største Telegrafselskab i de Forenede Stater — fluktuerede under Aaret mellem 72 og 90;

General Electric Co. fluktuerede mellem 20 og 39.

Af de større Jernbaneselskaber kan mærkes:

New-York Central Co., der fluktuerede mellem 88 og 99 og sluttede i 94;

Pennsylvania Co., hvis høieste Notering var 54 og laveste 49, og som sluttede i 52;

Lake Shore, som efterat have gaaet op i 156 samt dalet til 134, endte i 154;

Boston & Albany, som fluktuerede mellem 200 og 217;

Illinois Central, som bevægede sig mellem 84 og 98 og endte i 93;

Baltimore & Ohio, hvis laveste Notering var 10, høieste 44, og som endte i 16.

For Landbruget var Aaret gunstigere end for nogen anden Næringsgren. Maishøsten var betydeligere end nogensinde før, og skjønt Hvedehøsten ikke var særdeles rig, betingede denne Kornhøst høiere Priser end sædvanligt paa Grund af Mishøsten i Indien, Australien og flere andre Lande.

Der produceredes i de Forenede Stater i:

1896	428	Mill. Bushels	Hvede,	2 283	Mill. Bush.	Mais,	707	Mill. Bush.	Havre
1895	425	—	—	2 150	—	—	825	—	—
1894	460	—	—	1 200	—	—	662	—	—
1893	400	—	—	1 650	—	—	641	—	—
1892	516	—	—	1 628	—	—	661	—	—
1891	612	—	—	2 060	—	—	738	—	—

Bomuldshøstens Kvantum kan ikke endnu angives; men det er ialfald langt betydeligere end den i 1896 indhøstede Mængde; Gjennemsnitsprisen udgjorde 6.6 pr. Pd.

Af Tobak indhøstedes under Aaret 403 Mill. Pd. til en Værdi af 24 Mill. Dollars.

Værdien af Aarets Indførsel er langt ringere end det foregaaende Aars Import, nemlig 681 Mill. mod 802 i 1895.

Aarets vigtigste Indførselsartikler var:

Sukker til en Værdi af 95 Mill. Doll., hvoraf der indførtes fra Tyskland for 18 Mill., fra Cuba for 10, fra Ostindien for 14 og fra Hawaii ogsaa for 14 Mill. Doll., Kaffe til en Værdi af 80 Mill. Doll., Kemikalier, Farver og Lægemidler 45, Silkevarer 22, Raasilke 16, Uld 22, Uldvarer 64, Træ og Trævarer 19, Læder- og Lædervarer 16, Huder 21, Guttaperka 16, Frugt 18, The 11, Tobak 13, Vin 6.

Om Værdien af Indførselen var langt ringere end under det foregaaende Aar, saa var tvertom Værdien af Udførselen langt betydeligere end i 1895, nemlig 987 Mill. Doll., mod 808 i det foregaaende Aar.

Importværdien var i 1896	681	Mill. Doll.,	Exportværdien	987	Mill.
— — 1895	802	— —	— —	808	—
— — 1894	676	— —	— —	807	—
— — 1893	776	— —	— —	854	—
— — 1892	840	— —	— —	923	—

De vigtigste Udførselsartikler var følgende:

Bomuld til en Værdi af 233 Mill. Doll., Hvede og Hvedemel 115, Mais 44, Kjød og Kjødprodukter 134, levende Kvæg 37, Parafinolje 58, Jern og Jernvarer 31, Tobak 28, Træ og Trævarer 35, Bomuldsvarer 16.

Mellem de forskjellige Næringsveie fordelte Exportværdierne sig saaledes:

Landbrug	664	Mill. Doll. mod 545 i 1895 og 574 i 1894
Fabriker	254	— — 201 - — - 178 - —
Skovprodukter . . .	36	— — 31 - — - 29 - —
Bergværksprodukter .	21	— — 20 - — - 18 - —
Fiskerier	7	— — 6 - — - 5 -
Diverse .	4	— — 4 - — - 4 -

Under Aaret importeredes Guld til en Værdi af 103 Mill. mod 32 i 1895, medens Exportværdien af samme Metal udgjorde 57 Mill. mod 104 i 1895. Den betydelige Forskjel mellem de to Aar, begrundes formentlig tydeligt af, hvad der oven er anført om den store Forskjel i Import og Exportværdien for de to Aars Vedkommende. Af Sølv indførtes der for 12 og exporteredes for 63 Mill.

For de sidste 4 Aars Vedkommende stiller Forskjellen mellem Guldimporten og Guldexporten sig saaledes:

	1896.	1895.	1894.	1893.
Import .	103	32,	20,	73
Export .	57 —	104,	101,	80 ;

den saakaldte Handelsballance kan neppe tydeligere illustreres end ved ovenstaaende Tableau, sammenholdt med de samme Aars Export- og Importværdier for Varer.

Fra Norge og Sverige indførtes der under Aaret Varer til en Værdi af 2 745 000 Doll. mod 3 190 000 i 1895; til de forenede Riger udførtes der Varer til en Værdi af 5 648 000 Doll. mod 4 692 000 i 1895.

Med Hensyn til de vigtigste andre Lande stiller Aarets Import- og Exportværdier sig saaledes:

	Indførsel. Doll.	Udførsel. Doll.		Indførsel. Doll.	Udførsel. Doll.
England	134 450 000	472 966 000	Centralame-		
Tyskland	93 000 000	113 151 000	rika	8 900 000	7 900 000
Frankrige	55 700 000	53 300 000	Mexiko	15 800 000	22 500 000
Holland	10 800 000	45 700 000	Cuba	24 700 000	7 300 000
Italien	19 900 000	20 500 000	Brasilien	65 900 000	12 100 000
Belgien	11 200 000	31 600 000	China	17 900 000	9 800 000
Canada	37 300 000	62 500 000	Japan	18 200 000	10 100 000
			Indien	17 500 000	4 200 000

Af Emigranter ankom der under det sidstafvigte Fiskal Aar et Antal af 329 000 mod 258 000 i 1895, 285 000 i 1894, 439 000 i 1893 og 579 000 i 1892.

De ankomne Indvandrere tilhørte følgende Nationaliteter:

Storbritannien 64 000, Tydskland 31 000, Italien 68 000, Østerrige-Ungarn 62 000, Norge 8 800, Sverige 21 000, Rusland 45 000, Danmark 3 100, Frankrige 2 000.

Under Aarets Løb er der gennem dette Generalkonsulat til Fordel for Nordmænd og Svensker bleven indkasseret og hjemsendt et tilsammenlagt Beløb af Kr. 79 047; heraf sendtes til Norge Kr. 31 769 og til Sverige Kr. 47 278.

Da **Chicago** saagodtsom er den eneste Stad inden dette Konsulatdistrikt, hvortil der indføres norske Varer, vil nedenstaaende Aarsberetning fra Vicekonsul Lindgren læses med Interesse:

„Ifølge Legationens Ønske giver jeg mig den Ære herved at meddele Oplysning om Totalimporten fra Norge og Sverige under 1896 ved det herværende Toldkammer. Særskilt Statistik for Norge og Sverige føres nemlig ikke:

	\$		\$
Januar .	21 392	August. .	3 081
Februar	6 638	September.	4 571
Marts .	9 720	Oktober .	9 323
April	9 378	November .	23 499
Mai.	10 665	December .	14 898
Juni	5 021		
Juli.	8 460		126 655

Fiskeriprodukter. Den hovedsagelige Indførsel hertil bestaar af Fisk, og er der under det forløbne Aar bleven klaget over daarlig Nedlægning af Fiskeboller og Ansjos, hvilket har foraarsaget de herværende Importører betyde-

lige Tab. Tolden paa Ansjos er for Tiden særdeles høi, 60 Cents pr. Dusin af $\frac{1}{2}$ Kagger, hvorfor denne Vare kun kan sælges med ringe Gevinst. Der er imidlertid opstaaet Tvivl om, hvorvidt Ansjos ei bør toldbehandles som „Sprats“, hvilket Spørgsmaal nu er bleven indanket til vedkommende Domstols Afgjørelse. Tolden paa „Sprats“ er kun 15 Cents pr. Dusin af $\frac{1}{2}$ Kagger. Angaaende saltet Fisk i sin Almindelighed har man ikke hørt nogen Klage. Stokfisk af prima Kvalitet findes ofte blandet op med secunda Vare, og bør Exportørerne i Norge vise større Forsigtighed i saa Henseende.

Totalimporten, hvoraf næsten alt kommer fra Norge, stiller sig som følger, nemlig:

Ansjos	\$ 14 424
Klip- og Tørfisk	- 15 241
Sild	- 41 774
Makrel	- 3 216
Fisk i Blikdaaser	- 18 562

Øvrige Produkter: Ost, Tran, Spiritus, Skind, Fyrstikker og Jernvarer importeres hertil i mindre Maalestok fra Norge, men burde her kunne finde et større Marked. Med Undtagelse af Tran findes der her ingen Importører, som særskilt har Opmærksomheden fæstet paa disse Varer, hvilket sandsynligvis er Aarsagen til at Exporten ikke er betydeligere. Over de Partier, som er ankomne hertil, har jeg ikke hørt fremsat nogen Klage. Ost er bleven indført hertil til en Værdi af \$ 4 206; det allermeste fra Norge. Tranen kommer fra Newyorkfirmaer.“

A. Grip.

Dresden.

Aarsberetning dateret Marts 1897.

Politiske Bevægelser har ikke i 1896 direkte forstyrret de økonomiske Forhold. Af politiske Begivenheder, der har været af Betydning kan kun nævnes Jamesons Indfald i Transvaal, der har havt Virkning for Gulddriften i Sydafrika, Urolighederne i Konstantinopel og Præsidentvalget i de forenede Stater.

Den tyske Industri kunde under de fredelige Forhold drage Nytte af Handelstraktaterne, især den med Rusland.

Kul og Jern. Det vil kunne haabes, at Elektrotekniken om ikke altfor længe vil finde Midler til at aabne for Industrien som naturlige Kraftkilder Vandbevægelsen inde i Landet og ved Kysterne, og aabenbart er vi i en Overgang fra Dampens til Elektricitetens Tidsalder. Endnu er imidlertid Kul- og Jernindustrien den paalideligste Maalestok for Forretningsgangen i alle andre Industrigræne. Kulforretningen var i Aaret livlig og man haaber at denne Stilling vil vedblive. Ligesaa Jernforretningen, der har faaet en Impuls ved de storartede Jernbaneprojekter i Østasien og Rusland samt de mindre i Tyrkiet og Balkanstaterne.

For Textilindustrien var Aaret i det Hele gunstigt, skjøndt i det sidste Kvartal det amerikanske Præsidentvalg allerede øvede sin Indflydelse. Garnafsætningen var meget stor. Derimod stillede Trikotageindustrien sig ikke

saa gunstig som i 1895 grundet paa de politiske Forhold i de forenede Stater samt paa, at Trikotageindustrien dersteds nylig har udviklet sig betydeligt. Skulde i det nye Aar Mc. Kinleys Tarif atter blive indført i de forenede Stater i den tidligere Udstrækning, trues den sachsiske Textilindustri paany med et tungt Slag. I Sydamerikas Stater viser sig atter stort Behov for sachsiske Spinderi- og Væveriprodukter.

I K n i p l i n g e r kom store Bestillinger fra Nordamerika, Frankrige, England og Østerige, navnlig finere Tylkniplinger og Tyl med Luftbroderi. Gardinfabrikkerne var stærkt optaget. I Cambric- og Madapolambroderier gaar Forretningen regelmæssigt som før, og navnlig er der mere Efterspørgsel i Schiffchenvarer. da Lønningerne heri er væsentlig billigere end i Schweiz. Strømpe- og H a n d s k e brancherne lider som før af stadig Flauhed, hvorfor Priserne heller ikke er steget som forventet. Fabrikationen af D a m e k l æ d e s t o f f e, der især drives i Gera, havde ikke den forventede Nytte af Traktaten med Rusland. Ogsaa Forretningen med England staar tilbage, dels paa Grund af den for os ugunstige Moderetning, dels paa Grund af den Antipati, som man nu i England nærer mod tyske Produkter. Forretningerne med Nordamerika forsinkedes i Paavente af Præsidentvalget: Sydamerika, især Brasilien, viser derimod god Udvikling, dels ved direkte Export over Hamburg, dels indirekte ved franske Exportører. Priserne for S y t r a a d og beslægtede Artikler viste videre Bedring i 1896, men gik allerede i Juni atter tilbage paa Grund af god Bomuldsdhøst, hvorunder, som før, den engelske Konkurrence paa de fremmede Markeder fortsætter sine Bestræbelser for saavidt muligt at hindre Export af tysk Traad. Desuagtet har de sachsiske Etablissementer havt godt Udbytte. J u t e s p i n d e r i e r n e og Væverierne, der især drives i Meissen og i Triebes ved Zeulenroda, befandt sig under en gunstig Konjunktur, skjøndt det bestaaende Kartel gik overende.

I M a s k i n f o r r e t n i n g e n var der god Beskæftigelse. Priserne for de kurante Maskiner (Dampmaskiner) trykkes ved den voxende Konkurrence. Særlig heldigt arbeidede Fabrikkerne til Fremstilling af elektriske Anlæg til Frembringelse af Lys og Bevægelse. H j u l f a b r i k e r n e arbeidede meget gunstigt og Priserne var, uagtet den tiltagende Konkurrence, stigende.

Bryggeriernes gode Udbytte i 1896 skyldes dels den stadig tiltagende Konsume især i Flaskeøhandelen, dels Besparelser ved nye Forbedringer i Bedriften. Priserne paa Byg og Malt var højere end i 1895, men derimod Maltudbyttet bedre. For Humle betales højere Priser. Den her bestaaende store Dresdener Presgjær og Kornspiritusfabrik havde regelmæssig Afsætning for sine Produkter, skjøndt Udbyttet led paa Grund af lavere Priser samt den nye Brænderiskat, 6 Mark pr. Hektoliter Spiritus, hvilken ikke blev opveiet af den samtidig indførte Exportpræmie for Spiritus, da Exporten ikke var betydelig.

Papirmarkedet opviste en livlig Efterspørgsel, men Priserne viste dog ikke den ønskede Fasthed. Da Raastoffene kunde faaes noget billigere end i 1895, kunde de fleste Fabriker give et noget større Udbytte. Actien-gesellschaft für Zellstoff-Industri beretter at Priserne for Produktet, uagtet de bedre Priser for Papirindustrien, gik nedad paa Grund af den tiltagende Produktion i Skandinavien og Amerika. Især viste Nedgangen sig i England og Belgien, hvor de bedre skandinaviske Mærker kun betaltes med £ 8 pr. Ton og frs. 21 pr. 100 Kg. frit Modtagelseshavnen. Gjennemsnittsudbyttet pr. 100 Kg. var ca. M. 2 mindre end i 1895. For T r æ m a s s e haaber man paa en Bedring ved Nedsættelse af Jernbanernes Fragtsatser.

Legetøisindustrien har taget en betydelig Udvikling i Sachsen. Saavel det inden- som udenlandske Behov viste Stigning. I 1895 udførtes fra Tydskland 187 533 Dctr. Legetøi til Værdi 28 150 000 Mark, men i 1896 264 476 Dctr. værd 39 038 000 M. Før var de forenede Stater det bedste Marked; nu har England indtaget denne Plads med ca. 43 pCt. af hele Exporten.

Fabrikationen af Musikværker var godt beskæftiget. Musikautomater findes nu i alle større Gæstgiverier. Musikinstrumentindustrien i oberer Vogtland er i Tilbagegang, idet Exporten hindres ved høje Toldsatser, især i de forenede Stater, hvorhen den ellers saa høit anseede kunstmæssige Fabrikation kommer i Miskredit ved den fabrikmæssige Fremstilling af Blinkinstrumenter og Instrumentdele.

Bygningsvirksomheden var i 1896 betydelig i Sachsens Byer. Priserne paa Teglsten var stedse stigende. Møbelfabrikanterne havde fuldt op at gjøre. Afsætningen af boiede Møbler tiltager stedse.

Landbruget lider stedse under daarlige Priser. Den nye Børslov har mødt stærk Modstand hos Kornhandlerne. Priserne paa Mel og Fodervarer var hele Aaret saa trykket, at neppe Produktionsudgifterne dækkedes, hvorhos de vexlende Kornpriser samt Kornhaussen om Vaaren og Sommeren væsentlig hidrog til, at Møllebedriften ikke tog noget Opsving.

Die „Centralviehmarktsbank“, der for 24 Aar siden oprettedes sammen med „Schlachthof“etablisementet, har i Aaret havt en samlet Udgift af 29 Mill. Der tilførtes 9 049 Oxe, 7 395 Tyre, 6 417 Kalve og Kjør, 85 896 Svin, 35 101 Faar og 53 810 Kalve, hvorfor betaltes ca. 20½ Mill. Mark. Banken understøtter finantsielt svagt stillede Medlemmer, hindrer Oprettelse af saakaldte Kommissionsforretninger, hvoraf flere bestaar paa andre Steder, og skaffer forsaavidt ethvert Medlem Uafhængighed, som han stedse kan iværksætte sine Indkøb der, hvor han finder passende Varer til modsvarende Priser, hvorhos det gjøres muligt for de Handlende, selv at bringe det tilførte Kvæg til Salg uden al Formidling og straks at hæve Udbyttet hos Banken. Ordningen er allerede efterlignet i flere andre Byer.

Et Antal Slagtere i Dresden har dannet en fri Forening „für Verwerthung von Rohhautern“ for at bevirke direkte Forbindelse med Kjøbere af Oxehuder, Kalve- og Faareskind, og i denne Hensigt at holde Auktioner. Paa Auktionerne skal kun bringes nøie sorteret Vare, og der er givet streng Anvisning om Hudernes Aftagelse efter bestemte Regler og med Anvendelse af patenterede Apparater, samt for Behandlingen i det Hele. Huderne prøves nøie af en erfaren Garver og mulige Feil anmærkes, saa at Kjøberne derfor erholder tilsvarende Godtgjørelse paa Auktionsregningen. Denne nye Indretning vil sikkert blive til Nytte, ikke alene for Garvere og Læderfabrikanter, men ogsaa for Slagterne.

Rosencrantz.

Indhold: **Amsterdam** S. 79. — **Berlin** S. 60. — **Dresden** S. 102. — **Gibraltar** S. 69. — **København** S. 72. — **Stettin** S. 90. — **Triest** S. 68. — **Washington** S. 98. — **Israpporter:** **Amsterdam** S. 59. — **Bremen** S. 60. — **Hamburg** S. 58. — **Havre** S. 58. — **Leith** S. 58. — **London** S. 57. — **Stuttgart** S. 60.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.,

No. 4. udgivet ved Departementet for det Indre.

1897.

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

Kjøbenhavn.

Aarsberetning dateret 29 Marts 1897.

Norske Fartøier.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		Kr.
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen	43	6 286	2	472	45	6 758	-	-	62 330
- Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	835	110 795	2	94	837	110 889	-	-	338 151
- Sverige til Hoved- stationen	11	851	2	114	13	965	-	-	6 175
- Sverige til Vicekon- sulsstationerne . . .	53	5 200	3	214	56	5 414	-	-	47 022
- andre Lande til Hovedstationen . . .	133	69 581	4	972	137	70 553	-	-	1 085 220
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	582	173 859	51	6 931	633	180 790	-	-	1 608 765
Ialt	1 657	366 572	64	8 797	1 721	375 369	878	290 746	3 147 663
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen	16	2 084	6	843	22	2 927	-	-	7 790
- Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . .	467	97 194	700	95 160	1 167	192 354	-	-	180 702
- Sverige fra Hoved- stationen	6	843	52	19 327	58	20 170	-	-	3 195
- Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . . .	2	53	131	36 990	133	37 043	-	-	2 416
- andre Lande fra Hovedstationen . . .	23	8 206	39	32 272	62	40 478	-	-	99 584
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	118	28 436	155	52 866	273	81 302	-	-	228 873
Ialt	632	136 816	1 083	237 453	1 715	374 274	880	291 830	522 560

For Havari eller Ordre ankom 31 Skibe dr. 31 030 Ton.

Af svenske Skibe ankom 4 684 dr. 631 703 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter: Af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 4 792.45, ved Vicekonsulsst. Kr. 13 006.07, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Kr. 6 503.03. Af svenske Skibe ved Hovedst. Kr. 8 092.55, ved Vicekonsulsst. Kr. 16 282.74, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Kr. 8 141.37. Ialt tilfaldt Konsulskassen Kr. 27 529.40. Expeditionsafgifter, svenske 2 249.25, norske 785.50.

Den norske Skibsfart fordeler sig paa følgende Maade:

	Seilfartøier.		Dampfartøier.	
	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.
Ved Hovedstationen . .	96	19 792	99	58 484
- Vicekonsulaterne:				
Sjælland og Øerne	177	26 274	149	53 662
Jylland	514	32 351	538	160 440
Island	56	6 206	92	18 160
Summa	843	84 623	878	290 746

Nedenstaaende Oversigt udviser Forholdet mellem den norske Skibsfart i 1895 og 1896.

	1895.		1896.		Forøgelse.		Formindskelse.	
	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.
Ank. Fartøier:								
Med Ladning . . .	1 452	302 856	1 657	366 572	205	63 716	—	—
I Ballast	32	3 956	64	8 797	32	4 841	—	—
Summa	1 484	306 812	1 721	375 369	237	68 557	—	—
Afg. Fartøier:								
Med Ladning . . .	524	107 067	632	136 816	108	29 749	—	—
I Ballast	962	203 030	1 083	237 458	121	34 428	—	—
Summa	1 486	310 097	1 715	374 274	229	64 177	—	—
Bruttofragter:								
Ank. Fartøier . . .	Kr. 2 941 349		Kr. 3 147 663		Kr. 206 314		—	
Afg. — . . .	- 424 821		- 522 560		- 97 739		—	

Den norske Skibsfart for ankomne Fartøier til Distriktets Havne i Aaret 1896 fordeler sig saaledes:

	N o r s k e.			
	Antal.	Ton.	Heraf Dampskibe. Antal.	Ton.
Kjøbenhavn	195	78 276	99	58 484
Tuborg	10	6 159	4	1 775
Helsingør	17	6 628	9	4 658
Holbek	16	2 039	4	809
Roskilde	1	65	—	—
Nykjøbing p. S.	7	653	—	—
Kallundborg	23	5 488	12	4 646
Korsør	13	5 525	9	4 818
Nestved	18	2 753	8	2 239
Vordingborg	13	3 380	10	2 800
Præstø	2	220	—	—
Faxe	27	2 656	6	837
Kjøge	18	4 820	13	4 123
Skjelskør	10	2 216	3	1 038
Stege	5	335	—	—
Nykjøbing p. F.	11	4 715	9	4 473
Nakskov	20	5 356	17	4 921
Bandholm	18	5 072	12	4 631
Rudkjøbing	1	192	—	—
Svendborg	14	4 736	9	3 610
Nyborg	6	2 786	4	2 474
Odense	55	11 442	14	4 674
Faaborg	3	500	1	188
Rønne	17	2 064	5	948
Nexø	1	136	—	—
Kolding	23	4 616	7	1 912
Fredericia	12	5 954	7	4 298
Veile	28	7 023	18	6 356
Horsens	19	7 164	17	6 746
Aarhus	61	23 085	36	20 245
Ebeltoft	1	55	—	—
Grenaa	8	1 406	1	196
Randers	49	5 930	17	4 644
Mariager	40	6 277	8	2 277
Hobro	7	1 173	2	558
Aalborg	134	23 456	29	15 598
Skive	29	1 074	—	—
Lemvig	50	1 121	—	—
Nykjøbing pr. J.	12	284	—	—
Thisted	39	1 097	—	—
Sæby	13	285	—	—
Frederikshavn	426	94 785	378	91 973
Struer	31	688	—	—
Esbjerg	51	6 833	18	5 637
Løgstør	19	485	—	—

	Antal.	Ton.	N o r s k e.	
			Heraf Antal.	Dampskibe. Ton.
Akureyri	34	5 249	24	4 087
Eskefjord	57	8 174	41	6 981
Isafjord	29	5 810	15	3 756
Reykjavik	28	5 133	12	3 336
Summa	1 721	375 369	878	290 746

Oversigt over Skibsfarten paa Kjøbenhavn med andre Fartøier end norske og svenske i Aaret 1896: Danmark 6 256 dr. 1 391 601 Ton, Rusland 205, 100 985, Tydskland: Hamburg 10, 2 407, Lübeck 10, 3 434, Slesvig og Holsten 136, 8 802, det øvr. Tyskland 365, 66 087, England 317, 235 462, Holland 75, 31 574, Belgien 1, 554, Italien 1, 388, Østerrig og Ungarn 1, 656. Ialt 7 377 dr. 1 841 950.

Ved Sammenligning med Aaret 1895 udviser Konsulatafgifterne en Merindtægt af Kr. 2 927.57, hvorimod Expeditionsafgifterne ere Kr. 778.20 mindre end i Aaret 1895.

Betræffende de i dette Generalkonsulat under Aaret 1896 foretagne Mønstringsexpeditioner kan anføres følgende: Paa norske Fartøier afmønstrede 314 Sømænd, paamønstrede 202, rømte (1 norsk, 1 hollandsk og 1 finsk) 3, ialt 519 Sømænd.

Ingen opsparede Hyrebeløb ere af norske Sømænd for Hjemsendelse blevne indbetalte til Generalkonsulatet i Aaret 1896.

Ifølge indkomne Meddelelser til Generalkonsulatet er under 1896 anmeldt et Antal af 16 norske Havarister i danske Farvande, hvoraf de 5 bleve Vrag.

Antallet af Udvandrere,

som i Aaret 1896 bleve saavel direkte som indirekte befordrede gennem herværende Udvandringsagenter, udgjorde 5 366 Personer, nemlig: 2 849 Mandfolk, 1 819 Fruentimmer, 353 Drenge og 344 Piger.

Af disse Udvandrere kom fra Kjøbenhavn 777 Personer (90 mindre end i 1895), fra det øvrige Danmark 1 973 Pers. (600 mindre end i 1895), fra Sverige 1 100 Pers. (50 flere end i 1895), fra det øvrige Udland 1 516 Pers. (743 mindre end i 1895).

Heraf befordredes til de Forenede nordamerikanske Stater 4 804, til Canada 125, til Sydamerika 175, til Sydafrika 191, til Asien 6 samt til Australien 65.

Befordringen har fundet Sted ad følgende Veie, nemlig: Direkte til Amerika 2 283 Personer, over tydske Havne 251, over italienske Havne 5, over Storbritanien 2 827; det hele Antal 5 366 Personer.

Fortegnelse over de for Generalkonsulatet anmeldte i Danmark etablerede norske og svenske Firmaer.

Firmaets Navn.	Eta- ble- rings- aar.	Interessenternes Navne.	Natio- nalitet	Specialitet.
Kjøbenhavn:				
Brødrene Hjort . . .	1856	{ A. E. Hjort H. J. Hjort }	norsk	Kornforretning og Kolonial
Carl Norstrand . . .	1880	Carl Norstrand	—	Assuranceforretning, Jern og Kul
I. S. Thorvildsen . .	1873	I. S. Thorvildsen	—	Smørforretning
H. Konow	1860	H. Konow	—	Skibsreder
P. T. Wøllner	1878	P. T. Wøllner	—	Do.
Tom Tjæder	1880	Tom Tjæder	svensk	Detailforretning
A. Karlson	1887	A. Karlson	—	Agenturforretning og Metaller
Goldschmidt & Nord- holm	1880	Goldschmidt & Nord- holm	—	Farveri og en gros Forretning med Uld og Garn
Island:				
Akureyri:				
E. Berentsen	1880	E. Berentsen	norsk	Kjøbmandshandel
Seydisfjord:				
T. L. Imsland	1882	T. L. Imsland	—	Export og Kjøbmands- handel.
S. Johansen	1881	S. Johansen	—	Do.
Otto Wattne	1886	Otto Wattne	—	Kulforretning, Export og Fiskeriprodukter
Reykjavik:				
M. Johansen	1880	M. Johansen	—	Kjøbmandshandel
I. Fredriksen	1887	I. Fredriksen	—	Tømmerhandel

Importen til Danmark af norske Produkter i Aaret 1896:
De vigtigste Indførselsartikler have ifølge meddelt Opgave udgjort:

Fra Norge.

a) Trævarer. Tømmer, Planker, Bord m. m. 832 939 Cbf., Egetræ 84 505, Bygningstømmer (forarb.) 64 031, Tagspaan 1 827, Snedkerarbejde 139, Brænde 1 961 Favne, Træmasse og Træmel 190 000 Cnt.

b) Fisk. Fersk 3 413 Cnt., Sild (saltet) 106 202, tørret og tørsaltet 3 411, Ansjois etc. 853.

c) Metaller. Søm og Spiger 6 361 Cnt., Staal 323, andre Jernvarer 1 183.

d) Levende Dyr. Heste 317 Stkr., Faar og Lam 4 Stkr.

e) Kornvarer. Uformalet Havre 7 862 Kg.

f) Andre Landbrugsprodukter. Kjød 586 Cnt., Smør 363, Margarin 12 765, Uld 161.

g) Papir. Makulatur & Pakpapir 1 090 Cnt., Skrive- og Trykpapir 3 597, Papir med Farve 254.

h) Bøger og Tidsskrifter 1 741 Cnt.

i) Egebark 1 137 Cnt.

k) Svovlkis 35 571 Cnt.

l) Huder og Skind (uberedte) 4 663 Cnt.

m) Tran 2 933 Cnt.

n) Sten. Tagkifer, Gibs, Marmor, Kryolith m. m. 8 475 Cnt. Graasten, Granitsten, Sandsten & Kalksten 16 425 Cbf., Fliser 379 St. finere Stenarbejde 1 101 Cnt.

Fra Danmark udførtes i Aaret 1896:

Til Norge:

a) Levende Kreaturer. Heste 151 Stk.

b) Kornvarer. Uformalet Hvede 101 480 Kg., Rug 189 727, Byg 7 444 122, Malt 610 975, Havre 7 420, uformalet Ærter 73 237, formalet Hvede 922 290, Rug 101 700, andre Sorter (t. Ex. Skibsbrød) 58 134 Kg.

c) Andre Landbrugsprodukter. Flæsk og Skinker 8 191 Cnt., Kjød, alle Slags 20 868, Ister og Fedt 7 726, Smør 295, Æg 577 813 Snæs, Poteter 57 582 Tdr., Hvidkål 16 147 Cnt., Uld 2 296 Cnt.

d) Huder & Skind (uberedte) 1 892 Cnt.

e) Gjær 668 Cnt.

- f) Mursten m. m. 131 337 Stk.
 g) Sten. Cement, Tagskifer m. m. 2 533 Cnt., Kalksten, umalet Kridt 970 Td., malet Kridt m. m. 519 Cnt.
 h) Papir (groveste Slags) 3 462 Cnt.
 i) Bøger, Tidsskrifter m. m. 3 494 Cnt.

Danmarks Indførsel og Udførsel til Udlandet af de vigtigste Kornvarer og Smør i Aaret 1896.

	Indførsel.		Udførsel.	
	Pund. 1Pund= $\frac{1}{2}$ Kg	Ton.	Pund. 1Pund= $\frac{1}{2}$ Kg.	Ton.
Byg	90 996 252	45 498	80 955 445	40 478
Havre	51 024 425	25 512	502 040	251
Hvede	125 556 653	62 778	29 041 985	14 521
Mais	440 532 748	220 266	11 925 200	5 963
Rug	191 842 494	95 921	9 447 425	4 724
Hvedemel	28 570 688	14 285	9 898 545	4 949
Rugmel	23 214 615	11 607	6 064 442	3 032
Smør	32 349 201	16 175	121 056 846	60 528

Danmarks Udførsel til England i Aaret 1896:

Kornvarer. Uformalet Byg 17 700 707 Kg., Rug 170 452, Ærter 16 317, formalet Hvede 239 362, Rug 197 006 Kg.

Fedevarer. Flæsk og Skinker 1 431 063 Cnt., Kjød, alle Slags 39 707, Fedt og Ister 9 731, Smør (i alm. Emball.) 1 161 951, Do. (i herm Daaser) 12 830, Æg 9 184 774 Snes.

Levende Kreaturer. Heste 142 Stk.

Klude 31 383 Cnt.

Gammelt Tougværk 14 611 Cnt.

Fersk Fisk 41 337 Cnt.

Roesukker 115 827 Cnt.

Øl 3 382 Cnt.

Danmarks Udførsel til Tyskland i Aaret 1896:

Fedevarer. Flæsk og Skinker 46 215 Cnt., Kjød, alle Slags 83 498, Smør (i alm. Emball.) 1 853, Do. (i herm. Daaser) 19 384.

Levende Kreaturer. Heste 15 473 Stk., Oxer og Kjør 90 601, Kalve 909, Faar og Lam 160.

Fonds og Aktier i 1896:

I Aaret 1896 har Omsætningen paa den herværende Børs i norske Papirer været høist ubetydelig, der noteres officielt nu kun et eneste norsk Papir, nemlig: $3\frac{1}{2}$ % norske Hyp. Obligation af 1885—86.

Disse Papirer havde i Begyndelsen af Aaret en Kurs af 98 à $98\frac{1}{2}$ % medens de ved Udgangen af Aaret 1896 noteredes $96\frac{1}{4}$ à 98 %, men Omsætning har ikke i al Fald officielt, fundet Sted, ligesaa lidt som der er blevet Omsætning bekjendt i andre norske Værdipapirer.

Hvad svenske Papirer angaar, da kan Omsætningen i saadanne her paa Børsen vurderes til ca. 200 000 Kr. for Aaret 1896.

Dette Beløb er udelukkende blevet opkjøbt her paa Børsen for svensk Regning og omfatter følgende Papirer: 5 % Gøteborg Kom. Obligation af 1869 til en Gjennemsnitskurs af $105\frac{1}{2}$ %, 5 % Gøteborg Kom. Obligation af 1873 til en Gjennemsnitskurs af 109 à $109\frac{1}{2}$ %, 4 % Stockholms Kom. Obligation af 1880 til en Gjennemsnitskurs af fra $103\frac{1}{2}$ til 104 %.

I andre svenske Papirer som noteres paa Kjøbenhavns Børs, nemlig:

$3\frac{1}{2}$ % Stockholms Kom. Obligation af 1887, 5 % Do. Do. af 1869, $3\frac{1}{2}$ % Stockholms Hyp. Obligation af 1886, $4\frac{1}{2}$ % Do. Do., 4 % Skaanske Do. Do., har der ikke vitterligt fundet nogen Forretning Sted i Løbet af Aaret 1896, ligesaa lidt som det er muligt at konstatere nogen Kurs paa disse Papirer for det forløbne Tidsrum, da der aldrig saa at sige har været hverken Kjøber eller Sælger i Markedet.

H ø s t e n 1 8 9 6 .

Ifølge de fra samtlige Amter indkomne Beretninger maa Høsten i 1896 i sin Helhed betegnes som en Middelhøst, snarere lidt over end under. Udbyttet har nemlig for Vintersædens Vedkommende været særdeles tilfredsstillende, for Høets en god Middelhøst med meget god Kvalitet og for Kartoflerne og de øvrige Rodfrugter et Middelaars Afgrøde. Derimod har Vaarsæden hvad Mængden angaar, ikke naaet at give en Middelhøst, medens Kvaliteten har været god. Udbyttet af Bælgsæd, Boghvede og Handelsplanter maa gjennemsnitlig sættes under et Middelsaar.

I det Hele har Aarets Høst, ogsaa for Vintersæden, givet et noget bedre Udbytte i kvalitativ end i kvantitativ Henseende. Ved Siden heraf har Sommergræsningen været høist tarvelig.

Vintersæden blev lagt temmelig sent paa Grund af den sildige Høst i 1895, men da Vinteren forløb mildt, kun af og til med en lettere Frost og uden synderligt Snefald, trivedes Sæden godt. Foraaret begyndte sidst i Marts, og Vaarsædlægningen tog da allerede sin Begyndelse, men den hæmmedes atter af Kulde og Regn i en stor Del af April, saa at den egentlig først kunde fortsættes for Alvor i Slutningen af Maaneden og tilendebringes i den første Del af Mai. Sidstnævnte Maaned var forholdsvis varm og overveiende tør, men Slutningen af Mai bragte dog en Del Regn, der, om den end faldt meget ulige i de forskjellige Egne af Landet, alligevel i sin Helhed havde en velgjørende Indvirkning baade paa Vaarsædens Spiring og paa de øvrige Afgrøder. Juni og Juli Maaneder bragte ualmindelig Sommergevarme i Forening med tørt Veir; kun i de første Dage af Juli Maaned faldt nogle Byger hist og her. Denne langvarige Tørke tilføjede dog ikke Vintersæden synderlig Skade, da den allerede var bleven saa kraftig, men Vaarsæden, Rodfrugterne og navnlig Græsmarkerne led i høj Grad derunder; Græsningen blev Aarets svageste Punkt. Veiriget var imidlertid meget gunstigt for Indbjergningen saavel af Agerhø som Enghø, og Kvaliteten af Høet blev derfor ogsaa særdeles god.

Den stærke Varme bevirkede, at Sæden modnedes tidligt, saa at Høsten allerede begyndte kort efter Midten af Juli og den fortsattes under meget heldige Betingelser, ogsaa i den første Halvdel af August, om end Veiret da var noget bygefuldt. Høsten af de forskjellige Kornsorter var for den allerstørste Del tilendebragt, inden det regnfulde Veirlig i den sidste Del af August Maaned indtraf, og i hvert Fald blev den afsluttet inden Maanedens Udgang. At Sæden kom saa godt i Hus var overordentlig heldig for Kvaliteten.

Blandt Plantesygdomme har Kartoffelsygdommen forekommet, fremkaldt ved Efteraarsregnen; den synes ikke at have haft nogen større Udbredelse. Desuden har der paa et Par Steder i ringere Grad vist sig Skimmel paa Bølgæsæden og Rust paa Havren.

Smørmarkedet i 1896.

Forretningen har i det forløbne Aar i Modsætning til de foregaaende 2 Aar havt et roligere Præg og er forløben uden stærke Svingninger, men medens Meierierne have opnaaet bedre Priser, har Omsætningen gennemgaaende ikke været saa lønnende for Handelsstanden. I England hævdede det danske Smør sin Stilling i Sammenligning med andre konkurrerende Lande i og udenfor Europa. Priserne vare i Gjennemsnit lidt bedre end i 1895, navnlig paa Grund af de betydeligt højere Priser i August.

I den første Halvdel af Januar var Markedet fast, men i Slutningen af Maaned flauede det af og høieste Notering faldt fra 98 til 95 Kr., hvorpaa det fæstede sig og Prisen gik i Februar efterhaanden op i 96 à 100

Kr.; derpaa indtraadte atter Flauehed, og Noteringen dalede i Løbet af Marts til 88 Kr., i Løbet af April til 80 Kr. og i Mai til 75 Kr.

Da rent Græssmør begyndte at fremkomme først i Juni, befæstede Markedet sig, Prisen steg til 80 Kr., hvorpaa den holdt sig til ind i Juli og gik i sidste Halvdel af Juli op i 86 à 90 Kr. Med god Afsætning til England hævede Prisen sig i Løbet af August til 100 Kr., men flauede da af, og gik i første Halvdel af September ned til 96 Kr. Nu indtraadte der ved aftagende Produktion og godt Begjær til England livligere Marked, hvorved Noteringen i Slutningen af September gik op i 98 Kr. og i Løbet af Oktober til 106 Kr. I Slutningen af Oktober blev Afsætningen daarligere, og Noteringen dalede til 102 Kr. og i November til 98 Kr., Markedet blev da fastere og i første Uge af December gik Prisen op i 100 Kr., hvorpaa den holdt sig Aaret ud med ret god Forretning.

I Sekunda Meierismør og Mellemvarer var Forretningen væsentlig til Pladsforbrug og bestod foruden af dansk Smør, væsentlig af finsk og russisk Meierivare, som solgtes til Priser under høieste Notering vekslende efter Markedet.

Forbruget her i Byen af ordinært Smør blev for største Delen tilfredsstillet ved amerikansk Smør, som tilførtes rigeligt til Priser mellem 50 à 60 Kroner.

Sluttelig tilføies en Oversigt over den maanedlige Gjennemsniitspris efter den høieste Notering paa første Klasses Smør i Sammenligning med de foregaaende 10 Aar.

Maaned.	1896	1895	1894	1893	1892	1891	1890	1889	1888	1887	1886
Januar . .	97	100	95 ¹ / ₂	96	112	102	97	105	98 ¹ / ₂	102	106
Februar . .	97 ³ / ₄	92 ³ / ₄	91 ¹ / ₂	91	107 ¹ / ₂	98	97 ¹ / ₂	107 ¹ / ₂	95 ¹ / ₂	93	100
Marts . .	92 ³ / ₄	86	89	90	103	104	96 ¹ / ₂	103	96	97	95
April . .	80 ⁴ / ₅	82 ¹ / ₄	82	84	90	91	91 ¹ / ₂	87	82	84	84
Mai . .	75 ¹ / ₂	79	73	76 ¹ / ₂	90	78	83	84	76	84	82
Juni . .	79 ¹ / ₂	74	70	83 ³ / ₅	83	78	75	84 ¹ / ₂	84 ¹ / ₂	79	73
Juli . .	83 ³ / ₅	83 ¹ / ₂	71	95	85 ¹ / ₂	84	74	91	85 ¹ / ₂	91	84
August . .	98	87 ² / ₅	76	95	85 ¹ / ₂	88	83	91	84	99	89
September .	96 ¹ / ₂	95	83 ¹ / ₂	104	97	95	94	92 ¹ / ₂	88 ¹ / ₂	102	98
Oktober . .	103 ⁴ / ₅	109 ² / ₅	86	101 ¹ / ₂	109	107	100	98	99	108	108
November .	98	100	109	105 ³ / ₅	107 ¹ / ₂	108 ¹ / ₂	107	102 ¹ / ₂	98	105	107
December .	100	96	99	94 ¹ / ₂	103	114	104	105	109 ¹ / ₂	100	109
AarenesGjen- nemsniitspris	92	90 ¹ / ₂	85 ¹ / ₂	93	97 ³ / ₄	95 ¹ / ₂	92	96	91 ¹ / ₂	94 ¹ / ₂	95

Fr a g t m a r k e d e t .

Det danske Fragtmarked har i 1896 forsaavidt været noget eiendommeligt, som det ikke har ladet sig væsentligt paavirke af de udenlandske Fluktuationer. Medens Fragtmarkederne nemlig overalt fra Begyndelsen af Aaret 1896 til Høsten holdt sig meget lave og trykkede, indtraadte der da en meget stærk om end kun kortvarig Stigning, som dog kun i ringe Grad influerede paa vort Marked.

Udførselen af Byg fra Danmark har i 1896 været noget større end i 1895, men derfor ikke stor; der befragtedes en Del Seilere og mindre Dampere til Storbritanniens Østkyst til 1 sh. 3 d à 1 sh. 6 d pr. 448 lbs. Byg og en Del større Dampere til Dublin til 2 sh. à 2 sh. 3 d pr. 448 lbs. Byg.

Udførselen af Kridt og Cement har været lig med de foregaaende Aars og til omtrent samme Fragtrater. Melasse Udførselen er aldeles ophørt, idet denne Artikel nu med større Fordel bruges til Kreaturfoder.

Fra Frihavnen fandt i Aarets Løb en livlig Udførsel Sted af importerede Kornvarer til Sverige og tyske Østersøhavne saavel med Seilere som med mindre Dampere til gennemsnitlig 3 à 4 Kr. pr. Ton til Sverige, $3\frac{1}{2}$ à 5 Mark til Tyskland.

Indførselen til Danmark af Mais, Korn og Foderstoffer har i 1896 været overordentlig livlig, men denne Indførsel fandt væsentlig Sted fra Amerika og Sortehavet, hvilke Befragtninger som Regel ikke foregaa her.

Som Følge af denne store Import, har Indførselen af Foderstoffer fra Frankrige og England ligesom ogsaa af Korn og Foderstoffer fra Østersøhavnene været betydeligt mindre end de foregaaende Aar. Fragterne for Oliekager fra Frankrige varierede mellem 9 og 11 fr. pr. Ton og for Klid mellem 13 og 15 fr. pr. Ton; fra Englands Østkyst betaltes 11—12 sh. pr. Ton Klid og fra Vestkysten 13—14 sh.

Indførselen af Fosfat til Danmark fra England, Belgien og Frankrige er i de senere Aar tiltagen betydeligt og herfor har som Regel været opnaaet forholdsvis gode Fragter, fra 5 sh. 6 d til 7 sh. pr. Ton.

Træfragterne fra Sverige og Finland til Danmark have været temmelig rigelige, men Fragterne i Løbet af Aaret lave, indtil de henimod Sæsonens Slutning steg en Del, mindre som Følge af den almindelige Fragtstigning end paa Grund af at Aarets Seilads nærmede sig sin Afslutning, forinden Behovet var bleven dækket.

Trælaftragterne med Seilfartøier steg i August Maaned til 26 à 27 Rm. fra Øvreboten og senere i September til 23 Rm. fra Ångermannelfen og 22 Rm. fra nordligste Sundswall. I Slutningen af September og i Oktober betaltes op til Rm. 25 à 26 fra Sydbotten for mindre Skibe, medens større Skibe fra finske Golfen ikke fik over Rm. 22 à 23.

Dampskibe erholdt gennemgaaende pr. Foraar og Sommer Rm. 22 à 24 fra svensk Sydbotten og Finland pr. September og senere gik Fragterne op for selv større Dampere til Rm. $24\frac{1}{2}$ fra Wiborg, Rm. 26 à 27 fra svenske Bottenhavne.

Kul og Koksindførselen har i Aarets Løb været meget stor, men Fragterne gennemgaaende lave saavel for Dampere som for Seilere; kun henimod Aarets Slutning indtraadte en væsentlig Stigning, som dog ikke holdt sig, da Vinteren lod vente paa sig.

Udbyttet af Seiladsen for de danske Seilskibe har neppe i de senere Aar været mere end tarvelig. De oversøiske Fragter have jo gennemgaaende været lave, og Stigningen i Efteraaret 1896 var for kortvarig til at faa almindelig Betydning for Seilskibene. I den europæiske Fart lide de danske Seilskibe under, at disse, som hovedsageligt ere byggede til Korntransport eller lignende, savne tilstrækkelig Beskjæftigelse i denne Retning og derfor maa søge Trælaster, hvortil Skibene ikke saa godt egne sig; men de Nybygninger, som nu foretages, ere tillige indrettede paa Trælast.

Damperne har derimod nydt godt af Efteraarets Fragtstigning i højere Grad og ville gennemgaaende give et godt Udbytte.

Ø l s k a t t e n .

I Overensstemmelse med en fra Generaldirektoriatet for Skattevæsenet offentliggjort Beretning angaaende Resultaterne under Driftsaaret fra den 1 Oktober 1895 til den 30 September 1896 af Loven om Ølskat m. m. af den 1 April 1891, maa her anføres følgende:

Tilvirkning af skattepligtigt Øl har, foruden i 2de Maltextraktfabriker, fundet Sted i 41 Bryggerier eller i 1 Bryggeri mere end i det foregaaende Driftsaar, idet der er tilkommet 2 nye Bryggerier, medens 1 Bryggeri har ophørt med Tilvirkningen af skattepligtigt Øl. Af nævnte 41 Bryggerier har 6 alene tilvirket skattepligtigt Øl. Af skattepligtigt Øl er der fraført Bryggerierne til Forbrug her i Landet: 1894—95 549 386.20 Tdr., hvoraf Skatten er betalt med Kr. 3 845 703.44, 1895—96 597 456.22 Tdr., hvoraf Skatten er betalt med Kr. 4 182 193.54, hvilket viser et Mærforbrug i 1895—96 af 48 070.02 Tdr.

Ved Fremlæggelsen i Rigsdagssamlingen 1890—91 af Lovforslaget om en Ølskat antoges det aarlige Forbrug af skattepligtigt Øl at være ca. 600 000 Tdr., og man antog, at Forbruget vilde aftage med ca. 100 000 Tdr. paa Grund af Ølskatten. Forbruget har efter Ølskattens Indførelse været: 1891—92 493 976 Tdr., 1892—93 515 423 Tdr., 1893—94 535 779 Tdr., 1894—95 549 386 Tdr., 1895—96 597 456 Tdr.

Man er altsaa nu naaet op til omtrent det samme Forbrug af skattepligtigt Øl som forinden Ølskatlovens Ikrafttrædelse.

Brændevinsproduktionen har i Tiden fra 1 Oktober 1895 til 30 September 1896 udgjort 17 291 224 Potter Alkohol mod i 1894—95 16 504 146 Potter, altsaa mere i 1895—96: 787 078 Potter Alkohol.

Brændevinsforbruget antages dog ikke at være steget i Aarets Løb, idet det angives, at der den 30 September 1896 fandtes en større Beholdning af Spiritus, særlig Melassespirit, end Aaret forud.

Udførselen fra Bryggerierne af skattepligtigt Øl til Udlandet uden Erlæggelse af Skatten har i Aaret 1895—96 andraget 14 223 Tdr. mod 12 615 Tdr. i Aaret 1894—95.

Af Bryggerier, som kun tilvirke skattefrit Øl, fandtes der i 1895—96 308 mod 297 i 1894—95, idet der af saadanne Bryggerier er tilkommet 1 i Kjøbenhavn, 3 i Kjøbstæderne og 7 paa Landet.

Den samlede Produktion af skattefrit Øl har i 1895—96 udgjort 990 937 Tdr. mod 951 629 Tdr. i 1894—95 eller en Merproduktion af 39 308 Tdr.

Redningsvæsenet.

Ifølge offentliggjort Beretning angaaende det danske Redningsvæsens Virksomhed under Aaret fra den 1 April 1895 til den 31 Marts 1896 fandtes der sidstnævnte Dag i Danmark 51 Redningsstationer og 11 Bistationer. Af de første ere 34 Baad- og Raketstationer (32 i Jylland og 2 paa Bornholm), 2 Baadstationer (i Jylland) samt 15 Raketstationer (10 i Jylland, 4 paa Bornholm og 1 paa Møen); 1 af Raketstationerne i Jylland (Thorsminde) er desuden forsynet med Redningsbaad, men uden fast Mandskab til denne. Af Bistationerne, ved hvilke der er anbragt Redningsbaad, der betjenes af Mandskabet fra en nærliggende Hovedstation, ere 3 blevne nyoprettede under Aaret, nemlig Karred (under Hovedstationen Kandestederne), Madsbøl (under Hovedstationen Lilstrand) og Thyborøn Nord (under Hovedstationen Vester Agger).

Paa Orlogsværftet er bleven bygget 3 nye Redningsbaade med Transportvogne og andet Tilbehør.

Længden af Redningsvæsenets Telefonledninger er under Aaret bleven forøget med $1\frac{1}{2}$ Mil (1 dansk Mil = 7 500 Meter), og havde det nørrejyske Redningsvæsens Telefonledninger den 31 Marts 1896 i sin Helhed en Længde af $51\frac{1}{2}$ dansk Mil.

Ligesom i tidligere Aar har Telefonforbindelsens store Betydning for Redningsvæsenets Virksomhed i mange Tilfælde lagt sig for Dagen, idet det navnlig derved har været muligt i betimelig Tid at foranledige Redningsvæsenets Bistand bragt til Veie ved forefaldne Strandinger.

Fra Orlogsværftet er der blevet leveret 142 enkelte og 66 dobbelte Raketter med Tilbehør. Ved et Redningsforsøg er Olie som Bølgedæmper anvendt med gunstig Virkning.

Redningsmandskabets Lønningsforhold ere blevne forbedrede. Der er anvendt 8 000 Kr. til Bortsprængning af Vrag paa Forstranden, og har Statskassen under Finansaaret for Redningsvæsenet anvendt et sammenlagt Beløb af Kr. 144 626.04.

Under Aaret have ialt forefaldet 31 Redningsforetagender, nemlig 23 med Redningsbaad, 7 med Raketapparater og 1 med et Kastedræg. Antallet af Reddede har udgjort 265; deraf 93 Personer fra 9 svenske Fartøier og

36 Personer fra 5 norske Fartøier. Af de Bjergede ere 209 reddede med Redningsbaad, 48 med Raketapparat og 4 ved et Kastedræg med Line, og 4 der svømmede til Land fra et strandet Fartøj (Skonnerten Gottfrid af Malmø) bjergedes af det i Land værende Redningsmandskab, som med en Line om Livet begave sig saa langt som muligt ud i Havstokken.

Efter Organisationen af Redningsvæsenet paa de danske Kyster ere Redningsapparaterne, under Tiden fra den 1 Januar 1852 til 31 Marts 1896, blevne benyttede i 856 Tilfælde, og der er blevet reddet 6466 Mennesker, deraf 2839 med Raketapparater, 3400 ved Redningsbaad og 227 ved begge i Forening. Medens Redningsvæsenet organiseredes er der desuden i 1850—51 reddet 30 Mennesker, saa at det samlede Antal Reddede fra 1850 til 31 Marts 1896 bliver 6496.

L o v g i v n i n g e n .

Blandt de under Aaret 1896 i Danmark udfærdigede Love og Forfatninger synes fortrinsvis følgende fortjente her at blive nævnte:

Lov af 31 Januar 1896 om Tillæg til Lov om Konsulatvæsenet af 14 April 1893.

Gjennem denne Lov er det bleven bestemt:

1. At, ved indtrædende Ledighed af Konsulsposterne i: Christiania, Stockholm, Gøteborg, St. Petersborg, Libau, Helsingfors, Åbo, Berlin, Hamburg, Lübeck, Stettin, Rotterdam, Antwerpen, London, Leith, Hull, Newcastle, Genua, Konstantinopel, New York, Chikago, New-Orleans, Rio de Janeiro, Buenos Ayres, Bangkok, Shanghai og Melbourne, Posten ikke kan paa ny besættes, forinden der ved særlig Lov eller ved Finansloven er taget Bestemmelse om, hvorvidt den skal besættes med en lønnet Konsulatsembedsmand og da paa hvilke Lønningsvilkaar, og

2. At den fastsatte halvaarlige Konsulatafgift ændres til 12 Øre pr. Registerton Netto for Seilskibe og 55 Øre pr. Registerton Netto for Dampskibe.

Lov af 6 Marts 1896 om Ændring i Lov om danske Skibes Registrering m. m. af 1ste April 1892, hvorved Registreringskontorerne fritages for Forpligtelsen at føre adskillige Bøger.

Lov af 26 Marts 1896 om Forandringer i Loven af 4 Juli 1863 om Told- og Skibsafgifterne.

Gjennem denne Lov er bleven bestemt, at Tolden for Stenkul, Koks og Cinders fremtidig bliver:

a) Naar Vægten kan opgives efter nærmere af Toldbestyrelsen foreskrevne Regler:

1. Stenkul 100 Pd. (1 Pd. = $\frac{1}{2}$ Kg.) 4.5 Øre
2. Koks og Cinders 100 Pd. (— „ —) 7.5 Øre

b) I andet Fald:

1. Stenkul 1 Tønde (å 176 Potter) (1 Pot = 0.9661 Liter) 14.5 Øre
2. Koks og Cinders — „ — — „ — — „ — 12.5 —

Ministeriets for offentlige Arbeider Bekjendtgjørelse af 1 April 1896 om Forandring i Bekjendtgjørelsen af 30 Oktober 1894 om Omsætning af Havneafgiften til Københavns Havn af Skibe for Indgaaende i udenrigs Fart til en Vareafgift m. v., hvorved Positionen „Kul“ har erholdt følgende Indhold:

Stenkul, Koks og Cinders $10\frac{2}{7}$ Td. 2.9 Øre
 Stenkul 100 Pd. (1 Pd. = $\frac{1}{2}$ Kg.) 1 —
 Koks og Cinders — „ — — „ — 1.9 —

Indenrigsministeriets Bekjendtgjørelse af 24 April 1896 angaaende Udførsel af Kvæg, Faar, Gjeder og Svin til Udlandet, hvilken Bekjendtgjørelse indeholder udførlige Forskrifter om hvad der er at iagttage ved Udførsel fra Riget af omtalte Dyr. Saaledes skal blandt andet Dyret forinden Udførselen undersøges af en dertil af vedkommende Politimester antagen og overfor samme ansvarlig, autoriseret Dyrlæge.

Lov om Statsbanernes Takster m. m. af 24de April 1896, hvilken Lov, blandt Andet, indeholder Bestemmelser om de Beløb, Afgifterne pr. Kilometer for Befordring af Personer, Gods og levende Dyr, ikke maa overstige, ligesom ogsaa Bestemmelse derom at Taxterne for længere Afstande skulle væsentligt modereres.

Bekjendtgjørelse af 22 Mai 1896 om Ophævelse af Ministeriet for offentlige Arbeider m. m., hvorved de under dette Ministerium hørende Sager ere blevne henlagte under Indenrigsministeriet, og hvorigjennem forøvrigt er bleven bestemt, at de under sidstnævnte Ministeriums 2det Departement for Landvæsenssager hørende Sager henlægges under et nyt Ministerium under Navn af Landbrugsministeriet, under hvilket endvidere henlægges de hidtil under Finansministeriet hørende Dommænesager, derunder Skov- og Jagtsager, dog saaledes at Oppebørselen af de faste Domæneindtægter, hvormed ikke er forbunden Administration af nogen fast Eiendom eller Regale, fremdeles forbliver under Finansministeriet.

Landbrugsministeriets Bekjendtgjørelse af 13 Juni 1896 angaaende Indførsel fra Udlandet af Husdyr og raa Handelsprodukter af samme m. m., i hvilken Bekjendtgjørelse, med Ophævelse af alle tidligere Bekjendtgjørelser angaaende Indførsel af Husdyr og raa Dele af samme til Danmark fra Udlandet, ere blevne samlede alle de Bestemmelser, som derom skulle være gjældende i Danmark, og til hvilken

Bekjendtgjørelse knytter sig en af Landbrugsministeriet ligeledes den 13 Juni 1896 udfærdiget Bekjendtgjørelse angaaende Anvendelsen indtil videre ligeover for de forskjellige fremmede Lande af Bestemmelserne i førstnævnte Bekjendtgjørelse.

Lov af 10 December 1896 om Tillæg til Sølov af 1 April 1892.

Gjennem denne Lov er bleven forordnet:

1. At til Sølovens § 292 føies et nyt Stykke saalydende:

„Tilsidesætter Afladeren de Pligter, der paa hvile ham i Medfør af de Forskrifter og Regler, som i Henhold til § 26 ved Anordning fastsættes for Indladning m. m. af Sprængstoffer og ildsfarlige eller ætsende Varer, straffes han med den i foranstaaende 1ste Stykke fastsatte Straf, saafremt han har maattet kunne indse, at Reisen paa Grund af hans Forhold var forbunden med aabenbar Livsfare for de om Bord værende. Tilsidesætter Afladeren ellers de ham som anført paa hvilende Pligter, straffes han med den i 2det Stykke fastsatte Straf;“ og

2. At til Sølovens § 294 føies et nyt Stykke saalydende:

„Tilsidesættelse af de i Henhold til § 219 givne Regler for hvad der skal iagttages paa Skib til Undgaaelse af Sammenstød, straffes med Bøder fra 5 til 200 Kr.“

Indenrigsministeriets Bekjendtgjørelse af 29 December 1896 om Forandring i Bekjendtgjørelse af 30 Oktober 1894 om Omsætning af Havneafgiften til Kjøbenhavns Havn af Skibe for Indgaaende i udenrigs Fart til en Vareafgift m. m.

Gjennem denne Bekjendtgjørelse har Post 1, 2 Stykke i omtalte Bekjendtgjørelse af 30 Oktober 1894 faaet følgende forandrede Affattelse:

„Dog kunne Varerne, naar det ved Toldvæsenets Attest kan godtgjøres, enten at de ikke ere indgaaede søværts til Kjøbenhavn fra Udlandet, eller at Vareafgiften for deres Vedkommende, selv om de oprindeligt maatte være tilførte Kjøbenhavn ad den nævnte Vei, er berigtiget forinden deres Udførsel til Frihavnen, med Approbation af Toldinspektøren ved Frihavnen, fritages for Afgiften.“

Handels- og Søfartstraktater.

En af Danmark allerede den 19 Oktober 1895 afsluttet Handels- og Skibsfartstraktat med Japan blev ratificeret den 6 Mai 1896, og blev der sidstnævnte Dag udfærdiget Bekjendtgjørelse om Traktaten.

Kjøbenhavns Frihavn.

Da vedkommende ikke endnu har været i Stand til at meddele Generalkonsulatet de fornødne Oplysninger til Udarbeidelse af en Beretning om Trafiken og Virksomheden iøvrigt i Frihavnen i Aaret 1896, kan Generalkonsulatet ikke nu afgive saadan Beretning, men skal dette ske saa snart Generalkonsulatet har modtaget de omhandlede Oplysninger, som velvilligt ere blevne lovede Generalkonsulatet.

Island.

Ifølge Indberetning fra Island har der i Aaret 1896 været udført noget mere Klipfisk end Aaret forud. Torskefiskeriet har været særdeles godt i Juli til November (især i September og Oktober Maaned). Havkalsfiskeriet var derimod knapt middelmaadigt, da Drivisen forhindrede Fangsten tildels i Juni Maaned.

Landhandelen gik temmelig livlig, der blev især stor Konkurrence om Ulden, som blev betalt med 57 à 80 Øre pr. $\mathcal{H}$, Kjødet derimod betaltes fra 12 à 16 Øre pr. $\mathcal{H}$, saa Slagteriet blev kun ubetydeligt; derimod blev der i Efteraaret udført til England og Skotland et større Antal levende Beder end ifjor, som dersteds bleve solgte til ca. $3\frac{1}{2}$ Kr. pr. Stk. lavere i Pris end foregaaende Aar.

Sildefisket blev ikke saa godt, som man havde ventet. Udsigterne var meget lovende, men i September tilligemed de første Dage i Oktober Maaned blev Island hjemsøgt af Uveir og stærke Snestorme, som i lang Tid gjorde Fiskeriet aldeles umuligt; senere hen i November Maaned faldt Silden meget blandet, saa at dette forhindrede Nottfiskeriet; Garnfiskeriet var temmelig godt.

Af Love vedkommende Handel og Skibsfart havde følgende opnaaet Kongl. Stadfæstelse:

1) Forandring i Lov No. 10 af den 13 April 1894 om Udførselsafgift (6 Marts 1896).

2) Tillæg til og Forandring i Loven af den 14 Januar 1876 om Tilsyn med Udvandrerens Befordring (1 April 1896).

3) Bekjendtgjørelse om en mellem Danmark og Rusland afsluttet Handels- og Skibsfarts Traktat (2 Juni 1896).

Sundhedstilstanden har overalt i Landet været tilfredsstillende.

Saavidt vides er der Ingen udvandret til Amerika fra Island i 1896; tvertimod ere nogle Islændere komne tilbage derfra, som have opholdt sig dersteds i flere Aar.

Under Aaret 1896 udførtes fra Island til Danmark:

Fisk: tørret, røget, saltet: Ansjois m. m. 734 Cnt., saltet Sild 24 901, tørret og tørsaltet Fisk, samt anden saltet Fisk 43 476, Kjød og Pølser 8 457, Skind og Huder, uberedte 1 691, Talg 223, Tran 13 741. Uld 10 429, Uldgods 117, Fjer og Dun 33, Heste 20 Stk.

Generalkonsulatets Embedslokale er vedvarende i Nyhavn No. 11 og Kontortiden Kl. 10—3.

S. Cederschield.

München.

Aarsberetning dateret 29 Marts 1897.

Den økonomiske Tilstand i Bayern har i det Hele ikke givet Anledning til Klage; dog viste sig nogen Stilstand i enkelte Brancher, f. Ex. Textilbranchen, paa Grund af Exportforhold, nærmest til Nordamerika. Den nye Børslov maa efter den almindelige Mening ansees som skadelig for vide Handelskredse, navnlig paa Grund af Uregelmæssighed i Prisudviklingen og de smaa Handlendes Fordrivelse, medens for de Huse, hvor der koncentrerer sig store Pengemidler, aabner sig nye Gevinstkilder.

Landbrugets Udbytte var i Bayern i 1896 i det Hele omtrent som i 1896. Ugunstigt Veir om Høsten skadede Udbyttet. Saavel for Hvede som for Rug fandt en Prisstigning Sted. Fremmede Produkter indførtes især fra Rumænien og for en mindre Del fra Ungarn. Ophævelsen af Identitetsbeviser muliggjør en ikke liden Udførsel af Byg og Malt til Nederlandene og Schweiz. Ogsaa Humlehøsten led under det ugunstige Veir.

Træhandelen har i München allerede naaet en temmelig stor Betydning, der turde tiltage endnu mere ved den allesteds herskende livlige Byggevirksomhed og gode Beskæftigelse. Aaret 1896 betegnes af de Interesserede som tilfredsstillende, og der var Efterspørgsel efter gode Sorter til højere Priser. Groshandlerne og Sagbrugene var det hele Aar godt beskæftiget; dog føles, især i Nedre-Rhinegnene, stærkt Konkurrencen fra den norsk-svenske og anden Træløst, der er afholdt for sin Kvalitet og gode Bearbejdelse. Ved at drive Salget mere intensivt, maaske ved Udsendelse af specielle, branchekyndige Sælgere, vilde, efter hvad jeg har erfaret fra sagkyndigt Hold, norske og svenske Exportører endnu kunne

udvide Omraadet for denne Trælast betydeligt. Det er en Kjendsgjerning, at ved Nedsættelsen af Flod- og Søfragtsatserne Importen af ikke-tysk Trælast har antaget et før uanet Omfang. Under Mangelen paa Vandveie i Bayern, samt Baneforvaltningens for ringe Hensyntagen hertil, der finder sit Udtryk i meget høie Fragtsatser, bliver den bayerske Produktion stedse mindre konkurrencedygtig ligeoverfor de leverende fremmede Lande. Forretningen i Lang- og Flødetømmer har i dette Aar udviklet sig særdeles godt. Salget gik godt for sig, men Priserne var ofte underkastet ugrundede Omvexlinger. Forløbet af Aaret 1896 medførte for Indkjøbet for 1897 en saadan Prisstigning, saavel for Tømmer som for skaarne Varer, at der for næste Aar ubetinget maa regnes paa en yderligere betydelig Prisforhøielse; ellers vilde Udsigterne ikke kunne kaldes gode.

Træmasse, der til Bayerns ikke ubetydelige Papirfabrikation forarbejdes i store Kvantiteter og i tørre Aar stærkt indføres hertil fra Sverige og Norge, vilde være mere efterspurgt, hvis Kvaliteten var finere og saaledes ikke i Godhed stod tilbage for den tyske Vare. I ethvert Fald er den tyske Konkurrence heri meget stærk, og i vandrige Aar — da Produktionen allerede i og for sig er stor — er det ikke let at kjæmpe derimod. Den herværende Papirfabrikations Evne til at optage svensk Cellulose vilde ogsaa fremdeles være meget god, naar ikke de høie Fragtsatser og Havnepladsenes Fjernhed fra Papirfabrikerne traadte hindrende i Veien derfor.

Exporten af Øl til oversøiske Lande er aftaget paa Grund af egne Bryggeriers Oprettelse dersteds.

Den 1ste Mai aabnes her en almindelig Kunstudstilling.

R. Pingler.

Malta.

Aarsberetning dateret 6 Marts 1897.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 25 norske Skibe dr. 29 955 Ton og i Ballast 2 dr. 2 466 Ton, ialt 27, dr. 32 421 Ton, hvoraf Seilskibe 1 dr. 180 Ton. Bruttofragter £ 472. 8. 9.

Til Norge afgik 6 Skibe dr. 7 700 Ton med Ladning og til fremmede Lande med Ladning 18 dr. 21 192 Ton, og i Ballast 3 dr. 3 529 Ton, ialt 27 dr. 32 421 Ton, hvoraf 1 Seilskib dr. 180 Ton.

Af svenske Skibe ankom 6 dr. 6 070 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe Kr. 67.50, af svenske Kr. 1.97.

Øens almindelige Handelsforhold er desværre fremdeles i Nedgang og skjøndt Indførselen af nogle faa Artikler er tiltaget lidt, har den i det Hele

ikke naaet Gjennemsnittet af de 15 sidste Aar. Som et Middel til at raade Bod derpaa og gjenoplive noget Handelsrørelsen i Havnen, havde Handelskammeret i 1890 og senere foreslaaet Regjeringen Ophævelse af alle Læsteafgifter og Havneafgifter, hvorved Havnen blev franco for alle Afgifter. Samtidig foreslog det andre Afgifter som Erstatning for de, der krævedes ophævet, og som, langt fra direkte at ramme Skibsfarten, vilde blive at udrede paa Hold, hvor de lettere og mere rationelt kunde bæres. Spørgsmaalet fremkom atter i forrige Aar og blev fremsat for det lovgivende Raad. En speciel Kommission, der er nedsat af Regjeringen for at undersøge Sagen i alle Henseender, har fremhævet de store Fordele, der endnu vilde kunne opnaaes, om end først efter nogen Tids Forløb, ved en fuldstændig Ophævelse af Skibsafigifterne. Indstillingen er indsendt til det lovgivende Raad og vil snart blive endelig behandlet.

Der indkom i Havnen i 1896 2 558 Dampskibe, dr. 3 373 122 Ton og 1 246 Seilskibe dr. 88 916 Ton. Af Dampskibene var 1 490 engelske, 467 østerriksk-ungarske, 217 tyske, 125 italienske, 78 maltesiske, 56 franske, 51 græske, 26 norske, 14 tyrkiske, 11 hollandske, 6 svenske, 2 belgiske, 2 russiske, 1 japanesisk, 1 dansk.

Af Kul indførtes 344 404 Ton, hvoraf fra Cardiff og Newport 307 338 Ton. Kulfragterne var fra Januar til August 4 sh. 6 d—5 sh., September og Oktober 4 sh. 6 d—5 sh. 6 d, og i December 5 sh. 9 d—7 sh. pr. Ton. Salgsprisen var for Cardiff Kul 16—17 sh., for andet 1 sh. à 1 sh. 3 d mindre pr. Ton f. o. b.

Af Olivenolie indførtes 58 933 Caffiser, af Korn Salmer 126 404, af Mel 34 394 Kvintaler, af Vin 295 847, Spirituosa 20 088 og Øl 84 487 maltesiske Bariler, af Sukker 46 695 Sække og 1 137 Kasser, af Oxer ca. 18 000 og af Faar ca. 2 000, især fra Tripolis, Tunis, Odessa og Montenegro. Fra Australien ankom ca. 2 000 Quarters frosset Oxekjød og 38 000 frosne Faarekroppe til de to herværende Fryserier.

Oxerne solgtes til en Pris af fr. 42—44 pr. maltesisk Kvintal for levende, og fr. 100—105 for slagtede og flaaede samt rensede Dyr. For Faarene betaltes henholdsvis paa samme Maade fr. 40—42 og fr. 86—88.

Det frosne Oxekjød solgtes for fr. 62—65 og Faarekjødet for fr. 55—58 pr. Kvintal. Prisen for friske Oxehuder var fra fr. 38—40 pr. Kvintal og for saltede fr. 50—52. Faareskind solgtes for fr. 0.90 à fr. 2 med Uld og klippede fr. 1 à 1.10.

Indførselen af Træ til Snedker- og Bygningsarbeide var 286 426 Stkr. Bjelker og Poutreller, Børd og Planker af Gran og Furu af diverse Dimensioner og Længder, samt 886 Bundter Kassebord, 2 331 do. Baand, 866 000 Tøndestav, alt fra Triest, Fiume og Venedig.

Bjelker og Poutreller af 13' Længde $2\frac{3}{8}$ — $3\frac{3}{8}$ " Firkant solgtes efter Størrelsen for fr. 45—150 pr. 100 Stkr. og $2\frac{5}{8}$ $\times$ $1\frac{5}{8}$, samt $3\frac{3}{8}$ $\times$ $1\frac{5}{8}$ efter Dimensioner for fr. 30—70 pr. 100 Stkr.

Bord af ca. 13 Fods Længde 8 à 15 Tommers Bredde og $\frac{5}{8}$ — $2\frac{2}{8}$ " Tykkelse varierede fra fr. 40—750 pr. 100 Stkr. efter Dimensioner.

Der ankom 2 norske Dampskibe med Træløst fra Sverige bestemt til Alexandria.

Tøndestav solgtes til fr. 5.50—6 pr. 100.

Af Potetes indførtes ca. 10 000 Ton, hvoraf fra England ca. 8 000 Ton fra Januar til sidst i Mai og fra sidst i Oktober til sidst i December. Endel brugtes til Udsæd, men det meste til Føde. Priserne var 6 sh.—6 sh. 6 d fra Januar—Juni, 5 sh.—5 sh. 6 d fra Oktober til December for engelsk Vare, for italiensk 3 sh. fra Januar—August, og 4 sh. 6 d—5 sh. fra Oktober—December pr. maltesisk Kvintal.

Høsten af Poteter, Sommer og Vinter, var ca. 3 500 Ton, hvoraf ca. $\frac{1}{3}$ udførtes. Prisen her var ca. 5—6 sh. pr. maltesisk Kvintal, iberegnet Emballage.

Af Løg udførtes i 1895 10 207 Kvintaler, Karve 367 Kvintaler, Apelsiner 65 180 Dusin, Cottonin 595 Baller.

En Salme Korn = 1 engelsk Quarter.

Et maltesisk Kvintal = 100 maltesiske rotoli eller 80 Kg.

En — Baril = $9\frac{3}{4}$ engelsk imperial Gallon.

En — Caffise = $4\frac{1}{2}$ — — —

En — Pesata = 330 rotoli.

100 rotoli = $62\frac{1}{2}$ tyrkiske Oker.

12 maltesiske Dollars = £ 1 eller 25 frcs.

Der er daglig Postforbindelse med Kontinentet.

James Gollcher.

Wien.

Aarsberetning dateret 3 April 1897.

Østerriges almindelige økonomiske Position i det forrige Aar kan ikke kaldes ugunstig. Hvad angaar den finansielle Situation saa udviser den definitive Regnskabsafsluttelse pr. 1895 et betydeligt Overskud over det præliminerede Beløb og Budgettet for 1897 ogsaa et, dog rigtignok ikke betydeligt Overskud. Samtidig udkom en Lov hvorefter en svævende Statsgjæld som blev kontraheret for Investitions Øiemed, foreløbig skal dækkes ved Emission af Statsrenter, og i Følge heraf skal ogsaa for Fremtiden Udlæg som angaar Investitioner i Tilfælde af, at hertil de løbende Indtægter ikke strækker til, bestrides af denne saakaldte Investitionsrente. Denne forrentes med høiest $3\frac{1}{2}$ %, og er det Beløb som hvert Aar skal emitteres, at fastsætte ved Lov. Aarlig skal 2 % af det Beløb, der er i Omløb af denne Rente, amortiseres ved Tilbagebetaling af Rente af hvilkensomhelst Kategorie. Dette

er første Gang at der i Østerrige bliver udgivet en Rente til $3\frac{1}{2}$ %. Det hele Laan andrager til 117 Millioner Kroner og blev i Begyndelsen af 1897 overladt til et Konsortium af Banker til en fast Kurs af 92 %. Denne Kurs af 92 % giver Laanet et Udbytte af $3\frac{8}{10}$ %, hvilken Rentefod næsten svarer til Kursen af det hidtilværende 4 % Laan, som noterer over Pari. Den aarlige Rentebesparelse som Staten opnaar ligeoverfor Emission af 4 % Rente er ubetydelig, og vil det vise sig om Kursen af denne $3\frac{1}{2}$ % Rente kan og vil komme til at stige saa høit, at der kan tænkes paa en mulig Konversion af hele Statsgjælden i et $3\frac{1}{2}$ % Laan. Foreløbig er Rentefoden for Anlægsværdier i Gjennemsnit fremdeles 4 %. Den officielle Bankrentefod var i Gjennemsnit 4.092 % mod 4.301 % i 1895. Valutareguleringen har i det forløbne Aar ikke gjort noget synligt Fremskridt.

Regjeringerne i Østerrige og Ungarn har hver for sig tilveiebragt det Guldforraad, de skulde skaffe, og kan det nu kun dreie sig om, enten det østerrikske Finantsministerium tager den efter Loven endnu nødvendige relativ lille Rest af Guldbeholdningen af Kassabeholdningerne, eller gjør Brug af den alt for lang Tid siden lovlig tildelte Fuldmagt, og kontraherer endnu et let tilveiebragt Guldlaan.

Som bekjendt er Stats Papir Noterne indtil et Beløb af ca. 112 Millioner blevet indløst. Over den Maade denne Rest skal indløses paa, forhandles fremdeles mellem de to Regjeringer. Denne Indløsning kan dog først begynde naar Erstatnings Noter eller Mynter er disponible for Trafiken; sandsynligvis vil der blive udgivet Mynter à 5 Kroner i Sølv og Banknoter à 10 Kroner. Af hindrende Indflydelse paa Gjennemførelsen af Valutareguleringen turde være, at der hidindtil ikke blev afsluttet Overenskomster, hverken angaaende Fornyelse af det med Aaret 1897 afløbne Bankprivilegium, eller angaaende Fornyelse af den samtidig afløbne øster. ung. Told- og Handelstraktat. Efter Indløsning af de før nævnte 112 Millioner Gylden, hvoraf 70 % maa indløses af Østerrige og 30 % af Ungarn, har Østerrige endnu at indløse de saakaldte „Salinenscheine“, af disse er for Tiden endnu 70 Millioner i Omløb, efter at der i 1896 atter blev indfriet 10 Millioner Gylden af Kassabeholdningerne. Efter Gjennemførelsen af disse Operationer staar ingen formelle Hindringer i Veien for at begynde den effektive Kontantbetaling i Guld. En Sammenstilling af de Kilder, hvorfra det østerrikske Guldforraad, saavidt det hidindtil blev tilveiebragt ved Laan, stammer, turde være af Interesse. Denne Sammenstilling er taget fra en Publikation fra Bankkredse, som paa fremragende Maade deltog i Tilveiebringelsen af Guldet.

Heraf fremgaar følgende Tal:

Af franske Mynter $8\frac{5}{10}$ Millioner, engelske $21\frac{8}{10}$, tyske $81\frac{5}{10}$, amerikanske 126 og af diverse Mynter og Barrer 109 Millioner.

Paa Jernbanevæsenets Omraade foregik ingen væsentlige Forandringer. Den videre Indløsning af Privatbaner gennem Staten støder for en stor Del paa koncessionsmæssige Hindringer; derimod skaffedes en Lov, hvorved Bygning af Lokalbaner ved Understøttelse fra Statens Side blev betydeligt begunstiget. De østerrikske Baners Indtægter i 1896 beløb sig til 257 Millioner Gylden, d. e. 13 Millioner mere end i 1895. Banernes Længde var

i 1896 16 808 Km. mod i 1895 16 504 Km. Indtægterne pr. Km. beløb sig til 15 447 Gylden, d. e. 583 Gylden mere end i 1895.

Forholdene ved Børsen har i det Hele taget været rolige, og konstateres en konstant Bedring efter den i 1895 indtraadte Depression.

Handelsbilantsen for 1896 udviser i det Hele gunstigere Tal end den for 1895. Importens Værdi beløb sig til $728\frac{8}{10}$ Millioner Gylden (d. e. $+ 6\frac{3}{10}$), Udførselens $785\frac{7}{10}$ Millioner (d. e. $+ 43\frac{9}{10}$). Heraf fremgaar en forøget Export af $56\frac{9}{10}$ Millioner. Denne Tiltagen af Udførselen er opnaaet næsten udelukkende ved forøget Export af Fabrikater, hvorimod ved Raaprodukterne Importen var betydeligt større. Man ser deraf Østeriges Overgang fra en Agrikultur- til en Industri-Stat.

I de i Rigsraadet repræsenterede Kongeriger og Lande beløb Høsten i 1896 sig til:

Hvede	11.4	Millioner	mtr.	Ctnr.,	mod	10.9	i	1895	d. e.	$+ 0.5$
Rug	18.7	—	-	-	-	16.5	—	—	$+ 2.2$	
Byg	12.3	—	-	-	-	13.4	—	—	$\div 1.1$	
Havre	15.9	—	-	-	-	18.3	—	—	$\div 2.4$	
Mais	4.5	—	-	-	-	4.8	—	—	$\div 0.3$	

Heraf følger, naar man tager i Betragtning at det Areal som blev bebygget var ca. 30 000 Ha. mindre end i 1895, at Høsten kun staar lidt tilbage for det tiaarige Gennemsnit. Priserne er derimod steget betydeligt i 1896, og man kan med Ret antage at disse Priser ikke kommer til at falde væsentligt indtil det Moment hvor Udsigterne paa den nye Høst i de toneangivende Produktions Distrikter kommer til Virkning.

Paa Handelspolitikens Omraade er at nævne Præliminar Afsluttelsen af en Handelspagt med Bulgarien gjældende til Slut af 1903 og baseret paa de samme Vilkaar som de mest begunstigede Nationer have.

Formelt er denne Pagt endnu ikke traadt i Kraft, da den forfatningsmæssige Tilladelse endnu mangler. Den østerrikske Sukker Produktion befinder sig alt siden længere Tid, grundet paa Overproduktion, i en daarlig Position.

Forbrugs Afgiften i Indlandet var 11 fl. pr. metr. Ctnr., hvorimod der af Staten bliver erstattet en Præmie af 1 fl. 60 pr. 100 Kg. for Export Vare, med den Indskrænkning at denne Godtgjørelse ikke tør overstige et Beløb af 5 Millioner Gylden aarlig. For at lette Exporten blev denne Grændse af den tiltænkte Bonifikation forhøiet fra 5 til 9 Millioner, og for at holde Staten delvis skadesløs for denne Mindreindtægt blev den indlandske Konsum Afgift forhøiet fra 11 til 13 fl. pr. 100 Kg. Disse Overenskomster gjælder foreløbig kun for et Aar. Samtidig blev der indført betydelige Tarif Nedsættelser for Sukker Trafiken til Triest.

De Sociale, og Bevægelserne angaaende Lønnerne vedvarede ogsaa i det forrige Aar.

Forskjellige Striker brød ud, dog uden at opnaa væsentlige Fordele. Herved passerede det for første Gang at et i et bestemt Strike Gebet, Be-

sidderne af samtlige Etablissementer forenede sig og holdt op med Driften af Fabrikerne, med den Følge at efter seks Ugers Forløb Striken ophørte, fuldstændig uden Resultat. Desværre blev man ved Høitideligholdelsen af 1ste Mai, for første Gang, paa Grund af Udskeielser nødsaget til at lade Militær indskrøde i Wien, dog uden at Urolighederne antog større Dimensioner.

Paa Lovgivningens Omraade er at nævne Udfærdigelsen af et saakaldt „Forsikrings Regulativ“, hvorved der bliver indført en skjærpet statlig Opsigt over Forsikrings Anstalterne og ved hvilket ogsaa Forretningsførelsen af flere udenlandske Anstalter i Østerrige bliver vanskeliggjort i ikke ubetydelig Grad. Endvidere en Lov ved hvilken Statsembedsmændenes og deres Efterladtes Pension blev forhøiet væsentligt; en Lov angaaende Regulering af Hjemstavnsretten; en Lov angaaende strafretslige Bestemmelser over uretmæssig Drift af Udvandrings Agenturer; Indførselslove for den nye Civilprocesordning, som baseres paa Principet af mundtlig Afgjørelse, gjældende fra 1 Januar 1898, og som er bestemt til at erstatte den tungvindte skriftlige Maade som stammer fra Aaret 1781 og hidindtil var i Virksomhed. En ny Patentlov som dog indtil videre ikke træder i Kraft, men først efter Gjennemførelsen af de nødvendige Forarbejder, dog senest i Aaret 1900. Endelig en Lov angaaende Personal Indtægts Skatten. Denne Lov træder i Kraft den 1 Januar 1898, indeholder i Analogie med de det samme vedrørende tyske Love, hvert efter Indtægtens Høide stigende Enhedstaxer, og trækker enhver Indtægt, den maatte stamme fra hvilkensomhelst Kilde, til Skattepligt.

Fra Østerrige-Ungarn blev i 1896 exporteret:

Sulfit og Natron Cellulose,	bleget	160 604	mtr.	Ctr.
Do.	ubleget	209 983	-	-
Træmasse		46 648	-	-
Pap, brun og hvid		136 658	-	-

Heraf til:

	Tyske Rige.	Storbri- tanien.	Frank- rige.	Italien.	Rus- land.	Schweitz.	Ru- mænien.
Sulfit og Natron Cel- lulose, bleget .	16 547	13 343	67 136	29 188	20 318	4 401	6 078
Do. Do., ubleget	100 040	334	16 932	58 957	5 662	1 352	2 361
Træmasse	5 836	100	—	18 147	20 236	1 720	306
Pap, brun og hvid	19 203	12 319	—	51 561	2 828	8 175	709

De vigtigste Artikler der blev indført fra Norge er følgende:

Tran 15 393 mtr. Ctnr., Sild, saltet eller røget 12 507 m. C., Stokfisk 10 976 m. C., anden Fisk, saltet, røget eller tørret 6 936 m. Ctnr.

Exporteret til Norge blev:

Malt: 12 895 m. C., Straahatte: 854 m. C., andre Hatter 1 145 m. C., fine Metalvarer: 133 m. C., Lommeuhre 451 m. Centner.

Carl Neufeldt.

Messina.

Skibsfarten 1896.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Summa.				Brutto- fragter. Lire.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen	14	5 117	-	-	14	5 117	-	-	30 050
- andre Lande til Ho- vedstationen	21	10 867	1	415	22	11 282	-	-	116 800
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	27	18 628	80	47 714	107	66 342	-	-	145 200
Ialt	62	34 612	81	48 129	143	82 741	129	75 805	292 050
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen	4	2 156	-	-	4	2 156	-	-	30 200
- Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . .	58	36 665	-	-	58	36 665	-	-	733 400
- Sverige fra Vice- konsulsstationerne .	8	6 446	-	-	8	6 446	-	-	161 700
- andre Lande fra Ho- vedstationen	20	8 657	12	5 586	32	14 243	-	-	109 500
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	33	15 637	8	7 594	41	23 231	-	-	164 000
Ialt	123	69 561	20	13 180	143	82 741	129	75 805	1 198 800

Af svenske Skibe ankom 23 dr. 15 231 Ton.

Erlagte Konsulatsgifter af norske Skibe ved Hovedst. Lire 1 111.05. ved Vicekonsulst. Lire 5 533.32, hvoraf tilfaldt Konsulen L. 2 766.66. Af svenske Skibe ved Hovedst. Lire 241.95, ved Vicekonsulst. Lire 673.40, hvoraf tilfaldt Konsulen Lire 336.70. Ialt tilfaldt Konsulen Lire 4 456.36. Expeditionsafgifter: norske L. 1 060.60, svenske L. 25.20.

Aarsberetning dateret 6 April 1897.

Skibsfarten. Til Messina Konsulatdistrikt ankom i Aaret 1896 ialt 166 svenske og norske Fartøier, fordelt paa følgende Steder: Messina 45 Fartøier dr. 22 216 R.-T., Augusta 11 dr. 7 209, Catania 17 dr. 9 367, Girgenti 14 dr. 8 594, Licata 6 dr. 3 849, Milazzo 1 dr. 310, Marsala 3 dr. 1 622, Palermo 5 dr. 4 799, Riposto 3 dr. 930, Siracusa 2 dr. 1 391, Trapani 59 dr. 37 685, tils. 166 Fartøier dr. 97 972 R.-T. imod i 1895: 208 dr. 124 933, 1894: 189 dr. 107 765, 1893: 210 dr. 112 988, 1892: 344 dr. 176 416, 1891: 376 dr. 180 262 R.-T.

I det forløbne Aar var altsaa Trafiken med svenske og norske Fartøier paa Sicilien mindre end paa mange Aar. Af nævnte 166 Skibe var 23 svenske dr. 15231 og 143 norske dr. 82741 R.-T. Deraf var blot 5 svenske og 14 norske Seilskibe.

De to i min forrige Aarsberetning nævnte norske Dampere: „Hekla“, 323 R.-T. og „Johs. Brun“, 415 R.-T., vedblev i timecharter mellem Sicilien og Frankrig med Svovl og mellem Sicilien og Triest med Frugt og sluttede først henimod April Maaned f. A.

Fra November er igjen den lille norske Damper „Diana“, 226 R.-Tons, beskæftiget i timecharter mellem Messina og Triest à 165 £ pr. Maaned. Som bekendt betales ved saadanne Maanedsbefragtninger Kul, Havneudgifter, Arbeidspenge ved Lastning og Losning, Lodspenge og Konsulatafgifter af Befragterne.

Der optjentes i Bruttofragter paa Ind- og Udgaende af svenske Fartøier tilsammen $\frac{1}{4}$ Million Lire og af norske tilsammen $1\frac{1}{2}$ Million.

Af tilfældige Fragter, der opnaaedes af svenske eller norske Dampere, kan nævnes:

1 Damper,	399 R.-Tons,	£ 800 til Østersøen,
1 —	318 —	£ 700 - —
1 —	1 029 —	£ 1 300 - New York,
2 —	399 —	£ 800 - Østersøen.

I Kulfragterne fra England sporedes der en fremadgaaende Bevægelse, som ogsaa har vedvaret selv efter at det korte men gunstige Tidspunkt for Skibsfarten i Høst tog Slut. Medens der i 1895 sjældent opnaaedes mere end 6 sh. pr. Ton, betales der i den sidste Halvdel af 1896: 6 sh., 6 sh. 3 d, 7 sh. og 7 sh. 6 d.

Grunden til den store Nedgang i de forenede Rigers Skibsfart paa Sicilien i Løbet af forrige Aar maa søges dels i det ringe Antal af norske Dampere, der ankom med Stokfisk, dels i det ringe Forbrug af Salt i Norge paa Grund af de mislykkede Fedsildfiskerier, hvorved Trapani viser en stærk Tilbagegang, nemlig fra 87 norske Skibe paa 55 814 R.-Tons i 1895 til 56 Skibe paa 36 418 R.-Tons i 1896. Af svenske Fartøier blot 3 paa 1 267 R.-Tons mod 5 paa 3 398 i 1895.

De i mine forrige Beretninger omtalte to mægtige Fragtspeculanter i Messina har i Løbet af Aaret faaet en farlig Rival i det store Hus Florio i Palermo. Dette anvender dels sine egne Dampere, (Florio e Rubattino) til at konkurrere i Frugttraden paa Amerika, dels fragter det engelske eller norske Dampskibe dertil. Ihvertfald er det forbi med den Ting, at de to herværende Firmaer aldeles dominerer Fragtmarkedet hernede.

Saa vel det svenske Lloyds' som den norsk-spanske Linies Baade underholdt en stadig ca. 3-ugentlig Rute paa Sicilien i Vintermaanederne, og begge Linier medførte en stor Mængde Appelsiner, Svovl, Olie, Nødder etc. til de forenede Riger. Salttrafikken fra Sicilien var ikke saa livlig, som foran berørt, som i tidligere Aar, men var dog ganske anseelig. Overhovedet kan man sige, at hele det øvrige Italiens Export af forskellige Produkter er ubetydelig sammenlignet med, hvad Sicilien fournerer Rigerne med.

Foruden de foran opregnede Fartøier kan man antage, at til Steder paa Sicilien, hvor intet Vicekonsulat findes, ankom 10—15 Dampere for at lade eller losse.

To Vicekonsulater inddroges ved Indehavernes Død, nemlig Siracusa og Marsala.

Det store norske Dampskib „Ceylon“, som i Slutten af 1895 strandede ved Faro paa Reisen fra Newcastle til Venedig med Kullast, repareredes midlertidigt her og fortsatte — efter at Lasten var bleven solgt her — til Livorno, hvor Hovedreparationen foregik.

Det vilde føre forlangt at omtale en Del af de Gjenfordigheder, som Kapteinen (og Konsulen) havde at gennemgaa, førend Damperen kunde komme bort fra Messina.

Jeg skal indskrænke mig til at nævne, at hans slemmeste Modstander var det Firma, der skulde være hans Støtte. Paa alle mulige Maader gjorde hans Agenter Intriger til Skade for Rederiet og Assurandørerne, og det var et Under, at Damperen overhovedet kunde komme bort herfra. Konsulatet kunde blot tildels hindre Optrækkerierne, men kan derimod tilskrive sig Hovedfortjenesten af, at en rimelig og ærlig Kontrakt afsluttedes med et stort Værft i Livorno og af, at Skibet kunde komme ud af herværende Piraters Hænder.

Fra Rederiets og Assurandørernes Side blev Konsulatet megen Tak tildel, og Taknemligheden viste sig ikke blot i Ord men i Gjerning.

Ikke mindre kjært var det, at Hs. Majs. Legation i Rom, der paa en virksom Maade havde bistaaet Konsulatet i Kampen for, at Skibet ikke fuldstændigt skulde blive et Bytte for Folkene hernede, tilkjendegav sin Tilfredshed med den Maade, paa hvilken Konsulatet var optraadt.

Det store Fyrtaarn ved Faro, ved den nordlige Indgang til Strædet, hvilket i Aaret 1894 ramponeredes ved Jordskjælvne, er endnu ikke kommet i Virksomhed. Foruden „Ceylon“ er flere store engelske Dampere strandet ved Faro paa Grund af det elendige, midlertidige Fyrtaarns ringe Lysstyrke. Forskjellige Konsulater har samtidigt gennem sine respektive Foresatte klaget over denne Tingenes Tilstand, men til Dato er ingen Forandring til det bedre indtraadt.

Samhandelen mellem de forenede Riger og Sicilien var i 1896, ligesom Skibsfarten, adskilligt ringere end i de nærmest foregaaende Aar.

Af Stokfisk importeredes hertil blot 993 900 Kg. mod 1 410 000 Kg. i 1895, 1 800 000 Kg. i 1894 og 1 660 000 Kg. i 1893. Denne svære Nedgang maa udelukkende tilskrives det daarlige Fiske i Norge og de høie Priser, der etableredes i Bergen for Stokfisken. Det er jo ei at undres paa, at Fiskepriserne sættes høiere end i gode Fiskeaar, og man kunde jo tænke, at jo høiere Prisen etableredes, jo bedre var det for Landet. Der er imidlertid den Ting at have for Øie, at naar Priserne sættes altfor høit, saa indskrænkes Consumen saa uhyre — som foranstaaende Tal beviser — at Efterspørgselen i Bergen slappes og at Kjøbmændene ingen Udsigt har til at fortjene paa sine Varebeholdninger. Tvertimod, for ei at blive sid-

dende over til det følgende Aar med Lagrene, realiseres til Priser, der ingen Fortjeneste levner, ja kanske heller med Tab.

Det er jo, som bekendt, hernede i Syditalien hovedsageligt den fattige Mand, der konsumerer Stokfisken, og saasnart Detailprisen kommer op over et Niveau, der svarer til 55—60 Lire cif pr. Balle, saa lønner det sig ikke for Arbeideren at købe dette Næringsmiddel. Købmændene i Bergen maa altid overlægge, at jo højere Priser, de betaler til Fiskerne, desto mindre er Sandsynligheden for dem til at fortjene ved Prisstigning; thi der er en Grændse for, hvad Udlandet kan og vil betale.

Priserne stillede sig i Saisonens Løb saaledes:

Lire 88—86	cif pr. 100 Kg. for samfæng,	
— 92—91	- - - - -	alm. holl.,
— 91	- - - - -	fin holl.

Af det foran nævnte i 1896 indførte Kvantum Stokfisk antager jeg, at ca. $\frac{1}{4}$ Del var Finmarkshyser, der alle ankom via Hamburg med den tyske Slomanlinie. Denne Vare, der omsættes gennem Hamburgerkjøbmænd, solgtes til meget moderate Priser, Mark 43—46 pr. Balle cif Messina, og bidrog meget til, at den Bergenske Lofotvare negligeredes.

Det er beklageligt, at Finmarkskjøbmændene ikke selv kan anbringe sine Varer til Consumenterne, men at Hamburgerne skal besørge Salget. Endnu beklageligere er det, at en drittig By som Bergen, der fra umindelige Tider har havt Stokfiskhandelen i sin Haand, ikke knytter Forbindelser i Finmarken, hvorved et rimeligt Forhold i Priserne paa de to Produktioner (Lofoten og Finmarken) vilde opstaa.

Som Sagerne nu staar, er Finmarksfisken i Hamburgernes Hænder Lofotfiskens slemmeste Konkurrent.

Norsk Klipfisk finder fremdeles intet rigtigt Indpas paa dette Marked. Den norske Vare er for daarligt behandlet til at kunne optage Konkurrencen med Newfoundlandsfisken. Medens der blot indførtes 250 Quintaler (à 100 Kg.) norsk Klipfisk, ankom fra St. Johus, Gaspé etc. tilsammen 8 000 Qv. Klipfisk.

Overhovedet er det vel et stort Spørgsmaal, om Hastværks- og Masseproduktionen af Klipfisk i Norge ikke snart vil faa et Knæk, saa at Aarets Udbytte af Fisk fordeles ligere paa begge Artikler, Stokfisk og Klipfisk.

Italien har ifjor vist, at det ikke vil betale de Priser, der forlanges i Norge, og medens Islands og Færøisk Klipfisk, der tidligere ikke fandt Afsætning paa de italienske Markeder, ifjor paa Grund af sin Billighed indførtes i store Kvanta, gik Consumenten i hele Italien af norsk Klipfisk ned i foruroligende Grad.

Til moderat Pris vil den norske Vare altid hævde sin Plads i Italien men Behandlingen maa forbedres.

Fra Sverige indførtes i det forløbne Aar 3 Selskibsladninger Furu-planker paa tilsammen 450 Standard, og ca. 50 Stand ankom pr. Dampskib

via Hull, altsaa tilsammen ca. 500 Stand. til en Værdi af 135 000 Lire. Dette Kvantum dækker det aarlige Forbrug i Messina og Catania, idet sidstnævnte Stad forsyner sig herfra. Hele den øvrige Østkyst af Sicilien fourneres med stærkt, godt Trævirke fra Etnas Castagne- og Egeskove. Derimod indføres til Palermo, Trapani og andre Steder ad indirekte Vei aarligt omtrent 1 000 Standard svensk Træløst til en Værdi af ca. 265 000 Lire. Tilsammen kan man regne, at fra Sverige indføres for 400 000 Lire i Trævirke aarligt.

Færdige Træhuse har ikke kunnet finde Indpas her. De passer af mange Grunde ikke for Syditalien.

Ligesaa lidt kan færdige Døre og Vinduer importeres, hovedsageligt fordi Arbejdslønnen er saa billig, at det ikke svarer sig at lade saadanne Sager komme fra Udlandet.

Indførselen af svensk Stangjern og Hesteskøjern tager stadigt af og kan alt i alt neppe sættes til over 100 Tons om Aaret. Til Palermo og andre Steder ankommer antageligt tilsammen ca. 500 Tons, men sikre Data staar ei til min Raadighed. Grunden, hvorfor Forbruget af svensk Stangjern stadigt er i Nedgang, maa antages at være, at den indenlandske Produktion ikke alene i kvantitativ men ogsaa kvalitativ Henseende har gjort uhyre Fremskridt i den senere Tid. Indgangstolden, 6 Lire pr. 100 Kg. for Dimensioner over 5 mm., gjør det temmeligt vanskeligt for fremmed Jern at konkurrere, selv for engelsk Vare. Medens saaledes svensk Jern for Nærværende med Told etc. koster 33½ Lire pr. 100 Kg., kan man for 29, høist 30 Lire, erholde godt italiensk Jern.

Vor Hestekosøm kan trods sin udmærkede Kvalitet ingen almindelig Udbredelse faa, da man her hjælper sig med billigere Vare.

Af svensk Beg og Tjære blev i forrige Aar blot indført Smaaposter. Den vegetabiliske Tjære maa lidt efter lidt vige Pladsen for den mineralske, der leveres billigere fra Gasværkerne. Fra Belgien og Tydskland indføres meget Stenkulstjære.

Fyrstikker kan ikke indføres paa Grund af en uhyre Told og Extraskat

Var Saltexporten fra Sicilien til de forenede Riger i 1895 den største der kjendes, nemlig 122 600 Tons, saa viser 1896 en ganske betydelig Tilbagegang.

Der afgik fra Trapani:

47 norske Fartøier dr.	29 762 R.-Tons	til Norge,
5 — — —	4 022 —	- Sverige,
2 svenske — —	761 —	- Sverige.

Disse 54 Fartøier bragte 31 436 Tons Salt til Norge og 7 437 Tons til Sverige, tilsammen 38 873 Tons af en samlet Produktion for Trapanis Vedkommende af 225 000 Tons. Prisen var i Gjennemsnit Lire 7.00 pr. Ton.

Fra Augusta afgik:

5 norske Fartøier paa	3 574 R.-Tons	med 7 200 Tons Salt	til Norge,
2 — — —	1 850 —	4 000 — —	- Sverige.

Desuden afgik fra andre Saltpladse paa Sicilien, hvor intet Vicekonsulat findes, antageligt 10 Saltladninger paa tilsammen omkring 8000 Tons.

Alt i alt exporteredes altsaa i 1896 til de forenede Riger 58 000 Tons Salt til en Værdi inclusiv Fragt af omkring 1 Million Kroner.

Hvad angaar Handelsmoralen, Udsigterne til at introducere nye Artikler eller Raadeligheden af at forsøge saadan Introduction, henholder jeg mig til mine forrige Beretninger.

Forholdene paa Sicilien er i det Hele taget omtrent som i de foregaaende Aar. Dog hvad specielt Svovlindustrien betræffer, er en Forandring til det Bedre indtraadt, idet et stort Syndicat har dannet sig under det mægtige Firma, Florios i Palermo, Ledelse. Selskabet, der er dannet med siciliansk og engelsk Kapital, kaldes „the Anglo Sicilian Sulphur Comp.“ og omfatter de fleste sicilianske Svovlgrubebesiddere. Det har til Formaal at regulere Produktionen af Svovl paa Sicilien samt at lede Salget til Udlandet paa en rationel Maade.

Naturligvis er det ikke alle Grubeiere, der har bundet sig, og Svovlexportørerne i Messina og Catania, der selvfølgelig høist ugjerne saa det mægtige Compagnie danne sig, har mere end tilstrækkelig Adgang til atournere sig med Svovl efter Behov. Den dominerende Rolle i Svovlexporten er imidlertid gledet over i Palermitanernes Hænder, og derved at de fleste Minebesiddere er interesseret i eller bundet til the Anglo Sicilian Sulphur Co., er den store Konkurrence dem imellem for at blive af med sine Lagere ophørt, og mere lønnende Priser har kunnet opnaaes.

Gjennemschnittsprisen var i Aarets Løb for 2da vantaggiata

pr. 100 Kilos fob. Girgenti	Lire 9.30,
fob. Catania	— 9.70,
fob. Licata	— 9.35.

Hvad der imidlertid er det glædeligste Resultat af denne Ordning af Svovlindustrien er, at Arbeidet i mange Gruber igjen er optaget, hvorved Tusinder af Arbejderfamilier kan fortjene sin magre Dagløn.

Hverken Vinhandelen eller Frugthandelen har kunnet forbedre sig som Svovlhandelen i forrige Aar. Man har den største Møje med at kunne afsætte Vinen, og Frugten bliver saa slet betalt, at det ihvertfald for Citronerne knapt nok lønner sig at plukke dem ned af Træerne. Endnu saa sent som nu i Slutten af Marts hænger Citrontræerne mellem Catania og Messina ganske fuld af Frugt, medens Blomstringen netop nu skal foregaa. Uagtet Prisen i allerførste Haand er saa lav, kan Exportørerne ingen Fordel opnaa paa de udenlandske, især amerikanske Markeder. Grunden er, at Amerika nu selv producerer saa meget Frugt, at den sicilianske — trods dens overlegne Kvalitet — nyder liden Efterspørgsel.

Høsten, saavel for Citronernes som for Appelsinernes Vedkommende var rigelig. Proprietairerne opnaaede her paa Pladsen i usorteret Stand pr. Kasse à 300 Citroner fra 7 Lire nedover til 4.00, men en stor Del er, som nævnt, endnu usolgt.

For Appelsiner i god Kvalitet Lire 4.50 til 6.50 pr. Kasse. Ringere Sorter betales med fra 3—5 Lire.

Udsigterne for Fremtiden stiller sig desværre særdeles slet for Siciliens Landbrugere; thi de forenede Stater truer med en uforholdsmæssig Toldforhøielse, der vil gjøre det umuligt for Sicilien at exportere Frugt derhen.

Eventuelt vil dette være en Ruin for de frugtproducerende Provinser Messina, Catania og Palermo. Man forlanger, at Regjeringen **skal** komme til Hjælp ved at knytte Handelstraktater med andre **Lande**, specielt Rusland, mod selv at gjøre Concessioner i Tolden paa Petroleum og Kornvarer.

Ligesaa forlanger man, at Regjeringen skal borttage alle de fiscale Vanskeligheder, der har ligget til Hinder for at drive Tobaksdyrkningen efter en rationel Maalestok.

Skulde den truende Fare fra America ikke kunne afværges, vil Regjeringen nødes til at tage sig af Sicilien paa en ganske anden Maade end hidtil; hvis ikke kan det passere, at Uroligheder vil opstaa, mod hvilke de for 3 Aar siden var rene Smaating.

Man faar uvilkaarligt det Indtryk, at alle de Advocater, der almindeligvis sidder i den italienske Regjering og i Parlamentet mangler det praktiske Syn paa, hvad der er nødvendigt for at afhjælpe Nødstilstanden paa Sicilien, hjemstøgt som denne herlige Ø er af alle mulige Kriser.

Som Følge af Nøden blandt Arbeidsklasserne, især i det Indre af Sicilien, er Delinquencen tiltaget i en slem Grad. Til Exempel skal jeg hidsætte nogle Cifre af det Exposé, som Generalprocurøren ved Appelretten i Palermo iaar som hvert Aar gav ved det juridiske Aars Begyndelse. Man erindre, at Appelretten i Palermo omfatter blot 4 af Siciliens 7 Provinser.

I Aaret 1896 forefaldt der 708 Mord og Drab; siden 1890 ialt 4 108. (Aarligaars ombringes ca. 4 000 Personer i hele Italien). Antallet af Overfald, Rov og Udpresning ved Trusler var 729. Røverier forbundet med Drab 19, og herved er at bemærke, at i de fleste af disse Fald var Rovets Gjenstand ganske ubetydelig.

Ialt havde man i de 4 Provinser ca. 40 000 Anmeldelser og 54 000 Anklagede. Hovedmassen deraf gjælder naturligvis Tyveri.

Briganter, som Korporation, gives der ingen flere af for Nærværende, alligevel kan man ikke sige, at alle Briganter er udryddet eller at alle er faldet i Justitsens Hænder.

Store Forbedringer skal foretages med Havnene i Licata og Marsala. Man knytter store Forhaabninger især til førstnævnte Havn, og haaber, at Licata skal blive en Stapelplads for Østens og Vestens Varer. Skal dette Haab realiseres, maa der efter min Mening først ske en stor Indvandring af fremmede commercielle Elementer.

Forbindelserne mellem Sicilien forbedres stadigt, idet Florio-Rubattino har anskaffet 4 nye hurtiggaaende Paketbaade til Farten mellem Palermo

og Neapel, og en Dag i Ugen mellem Messina og Neapel. Foruden den ene Hurtigbaad har Messina to andre direkte Dampere til Neapel om Ugen.

Postforbindelsen mellem Messina og Reggio besørger dagligt ved Hjælp af to Dampfærger. Disse to Monstrum, der tilsammen siges at koste omkring 1 Million Lire, danner det bedste Bevis paa, hvorledes man i dette Land omgaaes med Millionerne. Saasnart det blæser op lidt med Scirocco om Vinteren, kan hine Færger ikke komme over Strædet, og Posten bliver liggende til Veiret bliver bedre. Tidligere havde man en gammel Dampbaad til at udføre Posttjenesten, og trods Vind og Veir kom den dog altid over. Disse nye „ferry boats“ er egentlig bestemt til at føre Jernbanetog fra Reggio til Messina og omvendt, men efter den Erfaring man i Vinter har gjort, vil der vel neppe nogensinde, om Vinteren ialfald, blive ført noget Tog over.

Hvert Aar indløber til Konsulatet en Mængde Skrivelser fra Folk i Sverige og Norge, hvilke ønsker at erholde Agenturer for gode Exporthuse i Frugter, Olie, Svovl etc. etc., og gjør det mig ondt, at jeg næsten aldrig kan forskaffe dem, hvad de ønsker. Naar man betænker, at de respektable Exporthuses Antal er yderst ringe, og at disse i Aarfækker har havt sine Agenter saavel i Stockholm som i Christiania, i Gøteborg som i Bergen, saa er det klart, at Konsulatet med sin bedste Villie sjældent eller aldrig kan forskaffe Nogen noget Agentur.

Visselig er der en Legion af smaa Exportører, men Konsulatet kan ikke tilraade nogen at indlade sig med dem; thi om de idag siges at være noksaa ordentlige Folk, saa viser de sig imorgen at være det modsatte.

At der i denne Regel ogsaa kan være Undtagelser, vil jeg selvfølgelig ikke benægte.

Sundhedstilstanden paa Sicilien var idetheletaget udmærket god under hele Aaret.

Konsulatet er fremdeles i Via Garibaldi No. 102. Kontortid fra Kl. 10—2.

Til Messina Havn ankom:

i 1896	ialt 4 427	Skibe dr.	1 842 318	R.-Tons,
i 1895	- 4 542	—	- 1 872 101	—
i 1894	- 4 837	—	- 1 859 023	—
i 1893	- 4 862	—	- 1 719 826	—
i 1892	- 4 991	—	- 1 792 776	—

I. C. Martens.

Riga I.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1896.

Norske Fartøier.	Med Ladning				I Ballast				Tilsammen.		Bruttofragter.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.		Ant.	Ton.	Seilskibe.	Dampskibe.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.				
I. Ankomne											Kr.	Kr.
Fra Norge til Hovedstationen . . .	9	591	21	5 799	-	-	5	3 706	35	10 096	6 740	68 110
- Norge til Vicekonsulsstationerne . .	6	482	12	2 077	-	-	2	430	20	2 989	6 820	23 200
- andre Lande til Hovedstationen . .	38	15 758	18	14 118	8	2 625	25	14 890	89	47 391	380 400	196 400
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . .	15	6 236	21	7 153	5	1 061	25	8 472	66	22 922	221 000	106 100
Ialt	68	23 067	72	29 147	13	3 686	57	27 498	210	83 398	614 960	393 810
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen . . .	4	267	8	1 670	1	542	2	1 524	15	4 003	2 400	20 660
- Norge fra Vicekonsulsstationerne . .	1	567	9	2 059	-	-	1	259	11	2 885	3 900	20 600
- andre Lande fra Hovedstationen . .	43	14 780	56	33 631	7	3 385	2	1 454	108	53 250	149 920	444 360
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . .	15	3 190	39	11 670	9	3 765	11	4 820	74	23 445	28 650	142 500
Ialt	63	18 804	112	49 030	17	7 692	16	8 057	208	83 583	184 870	628 120

Af svenske Skibe ankom 451 dr. 129 813 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Rubler 1 785.57, ved Vicekons. R. 862.82, hvoraf tilfaldt Konsulskassen R. 431.40. Af svenske Skibe ved Hovedst. R. 1 552.61, ved Vicekons. R. 2 034.70, hvoraf tilfaldt Konsulskassen R. 1 017.35. Expeditionsafgifter, norske R. 120, svenske R. 70.30.

Paa norske Skibe paamønstredes 49, afmønstredes 82 Mand.

Konsulatets Kontor er No. 15 Grosse Schloss-strasse, aabent 10—4.

Den norske Skibsfart tiltog i 1896 med 38 Skibe og 9 705 Ton. Mideldrægtigheden af de i 1896 ankomne norske Skibe var 397 Ton mod 428 i 1895.

Af de norske Skibe ankom til Riga 124 dr. 57 487 Ton, Libau 71, 21 726 T., Pernau 5, 1 628 T., Windau 10, 2 557 T.

*

Til de Havne inden Distriktet, hvor der er Konsulater, ankom i 1896 ialt 3 400 Skibe, dr. 1 671 659 Ton, hvoraf 914 tyske, 783 danske, 644 engelske, 451 svenske, 357 russiske, 210 norske, 33 nederlandske, 3 franske, 3 spanske, 1 belgisk og 1 østerrigsk. Skjøndt de tyske Skibe i Antal er No. 1, staar de i Drægtighed tilbage for de engelske og danske. De norske Skibes Andele i denne Fart var i Antal 6.18 % og i Drægtighed 4.98 % mod resp. 5.42 % og 4.42 % i 1895. Skibsfarten paa Distriktet viser, sammenholdt med 1895 en Tilvæxt i Antal af 225 Skibe og i Drægtighed af 2 695 Ton. Af samtlige ankomne Skibe ankom til Riga 1 592, dr. 943 546 T., Libau 1 432, 588 396 T., Pernau 133, 50 535 T. og Windau 243, 89 182 T.

Af de til Distriktet med Ladning ankomne norske Skibe indførte 62 Fiskevarer, 34 Farvetræ, 9 Stenkul og Koks, 9 Sten, Kridt etc., 6 Salt, 3 Kopra, 3 Jern, 2 Svovelkis, 2 Korkebark, 2 Stykgods, 2 Træmasse, 1 Harpiks, 1 Trævarer, 1 Gjødningsstof, 1 Kvarts, 1 tomme Fade og 1 Tjære. Af de afgaaede udførte 84 Trævarer, 69 Korn og Mel, 16 Klid og Oljekager, 3 Stykgods samt 3 Hamp.

Af de fra fremmede Lande med Ladning ankomne norske Skibe kom 6 fra Tydskland, 5 fra Danmark, 31 fra Storbritannien, 1 fra Portugal, 1 fra Algeriet, 6 fra russiske Sortehavshavne, 35 fra Nordamerika og Vestindien, 2 fra Venskabsøerne og 1 fra Australien. Af de afgaaede gik til Tydskland 18, Danmark 28, Storbritannien 69, Nederlandene 9, Belgien 3, Frankrige 15.

Følgende Fragter noteredes: Bord og Planker pr. Standard: tyske Østersøhavne Rmk. 20 om Vaaren og Sommeren samt 24 à 25 om Høsten, tyske Nordsøhavne Rmk. 24 à 25 samt 28 à 30 om Høsten, Belgien frs. 25 à 27, 24 à 25 og 30 à 33; Nord-Frankrig frs. 28, 27 og 33; Vest-Frankrig frs. 32, 30 à 33 og 40; Englands Østkyst 18 sh. 6 d à 20 sh., 20 og 25, Englands Sydkyst 24 à 25, 25 à 27 sh. 6 d og 26 à 28; Englands Vestkyst 27 sh. 6 d, 24 og 30, Kulhavne i Bristolkanalen 22 sh. 6 d, 24 og 30; Bjælker pr. Load: Englands Østkyst 6 sh. 6 d, 7 og 10; Englands Sydkyst 7 sh. 6 d à 9, 8 sh. 6 d og 11 à 12 sh., Englands Vestkyst 8 sh. 6 d à 9 sh. 6 d, 8 sh. 6 d og 12 sh. 6 d, Kulhavne i Bristolkanalen 7 sh. 6 d, 7 sh. 6 d à 8 sh. og 10; Lægter pr. Favn: Englands Østkyst 35 sh., 35 à 36 sh. og 40 sh., Englands Sydkyst 40 sh. om Vaaren og Sommeren samt 50 sh. om Høsten, Englands Vestkyst 45, 47 sh. 6 d og 55 sh., Kulhavne i Bristolkanalen 35, 35 à 37 sh. 6 d og 40 sh.; Aspetræ pr. Kubikfod: Øst-Sverige 14 à 16 Øre, 16 og 16 à 17 Øre, Vest-Sverige 18 Øre om Vaaren samt 19 Øre om Sommeren og Høsten, Norge 18, 19 og 24 Øre, Danmark 20 Øre om Vaaren og Sommeren, tyske Østersøhavne Pf. 18 om Vaaren og Sommeren samt 20 à 21 om Høsten; Pibestav pr. Mille: Portugal £ 16 om Vaaren og 17 om Sommeren; Rug pr. 2000 Kg.: Sveriges Øst- og Sydkyst Rmk. 10 à 11, 10 og 14 à 15, Sveriges Vestkyst Rmk. 14, 13 og 16 à 17, Norge Rmk. 14 om Vaaren og Sommeren, 18 om Høsten, Danmark Rmk. 14, 12 og 16 à 17; Havre pr. 2000 Kg.: Tyske Østersøhavne Rmk. 13, 11 à 12 og 15 à 16, pr. Quarter: Englands Østkyst 10½ d, 9 à 10½ d og 1 sh. 3 d; Lin og Hamp pr. Last: Sveriges Østkyst Rmk. 20 Aaret rundt, Sveriges Vestkyst Rmk. 24 om Vaaren og Sommeren samt 30 om Høsten, Norge Rmk. 25, 25 og 26, pr. Ton: Englands Østkyst 15 sh. 6 d, 17 sh. 6 d og 20 à 22 sh.; Oljekager pr. 2000 Kg.: Sverige Rmk. 14 à 16 om Vaaren, 17 à 18

om Høsten, tyske Havne Rmk. 12 om Vaaren og Sommeren samt 15 à 16 om Høsten, pr. Ton: Englands Østkyst 8 sh. 6 d, 8 og 10 sh. 6 d; Stenolie pr. Fad: Sveriges Østkyst Rmk. 1.75, Sveriges Vestkyst Rmk. 2.50 Aaret rundt.

Indførselen til Distriktet af norsk og svensk Sild i 1896 var 111 380 Tdr. mod 128 446 i 1895. Deraf indførtes til Riga 50 388 Tdr., til Libau 50 961 Tdr., til Pernau 2 849 Tdr. og til Windau 7 182 Tdr. Indførselen af norsk Sild til Distriktet opgik i 1896 til 64 641 Tdr., hvoraf til Riga 40 950, Libau 13 660 samt til Pernau og Windau ovennævnte Tal, mod ialt 56 807 Tdr. i 1895. Af svensk Sild indførtes 46 739 Tdr. mod 71 639 i 1895. Den fra Norge til Riga indførte vragede Sild bestod af 28 239 Tdr. Fedsild, 4 707 Tdr. Vaarsild og 3 643 Tdr. Slosild. Af skotsk Sild indførtes til Riga 23 956 Tdr. og til Libau 137 543 Tdr. eller ialt 161 499 Tdr. mod 151 322 i 1895. Derhos indførtes i 1896 til Riga 25 Tdr. hollandsk Sild.

Nedenstaaende Tabel viser, fra hvilke Steder den til Riga ankomne Sild er indført, og det Resultat, den har givet efter Vragningen:

Norsk Sild.	Før Vragningen.	Efter Vragningen.	I	II	III	IV	Skjæm- met.
Fra Bergen . . .	Td. 16 143	14 622	—	12 808 $\frac{1}{2}$	1 810 $\frac{1}{2}$	3	19
- Christianssund .	5 716 $\frac{1}{2}$	5 074	—	4 079 $\frac{1}{2}$	934 $\frac{1}{2}$	60	8
- Haugesund . .	4 260 $\frac{1}{2}$	3 750 $\frac{3}{4}$	—	3 316 $\frac{3}{4}$	434	—	5
- Skudsnæs . .	3 742 $\frac{1}{2}$	3 331 $\frac{1}{4}$	—	3 287 $\frac{1}{4}$	44	—	—
- Stavanger . .	3 616	3 284 $\frac{1}{2}$	—	2 405	867 $\frac{1}{2}$	12	14
- Aalesund . .	2 262	2 031 $\frac{1}{2}$	—	1 949 $\frac{1}{2}$	82	—	—
- Stockholm . .	1 787	1 537	—	316	1 219	2	40
- Kjøbenhavn . .	1 685	1 398 $\frac{3}{4}$	—	817	414 $\frac{1}{4}$	167 $\frac{1}{2}$	74
- Stettin . . .	862 $\frac{1}{4}$	767 $\frac{1}{2}$	—	238 $\frac{1}{2}$	529	—	—
- Libau . . .	233	211 $\frac{1}{2}$	—	195 $\frac{1}{2}$	16	—	—
- Hamburg . .	231 $\frac{1}{2}$	208 $\frac{3}{4}$	—	208 $\frac{3}{4}$	—	—	2
- Antwerpen . .	194	174	—	—	174	—	—
- Gøteborg . .	154	140	—	—	140	—	—
- Pernau . . .	63	57 $\frac{1}{4}$	—	54 $\frac{1}{4}$	3	—	—

Tils. Tdr. 40 950 $\frac{1}{4}$ 36 588 $\frac{3}{4}$ — 29 676 $\frac{1}{2}$ 6 667 $\frac{3}{4}$ 244 $\frac{1}{2}$ 162

Svensk Sild.	Før Vragningen.	Efter Vragningen.	I	II	III	IV	Skjæm- met.
Fra Gøteborg .	Tdr. 5 973	5 887	—	5 292	595	—	—
- Lysekil . .	2 817	2 778	—	2 713	65	—	—
- Kjøbenhavn .	401	398	—	371	27	—	—
- Stettin . .	187	177	—	168 $\frac{1}{2}$	8 $\frac{1}{2}$	—	—
- Libau . . .	60	58 $\frac{1}{2}$	—	20	34 $\frac{1}{2}$	4	—

Tils. Tdr. 9 438 9 298 $\frac{1}{2}$ — 8 564 $\frac{1}{2}$ 730 4 —

Skotsk Sild.	Før Vragningen.	Efter Vragningen.	I	II	III	IV	Skjæm- met
Fra Fraserburg	Tdr. 12 496	12 343 ³ / ₄	—	11 486 ¹ / ₄	857 ¹ / ₂	—	—
- Stettin . . .	3 230 ¹ / ₂	3 190 ³ / ₄	—	2 509	651 ¹ / ₄	30 ¹ / ₂	3
- Libau . . .	2 224 ¹ / ₂	2 210 ¹ / ₂	—	1 793 ¹ / ₄	414 ¹ / ₄	3	—
- Baltasound . .	1 303	1 273 ¹ / ₄	—	1 093 ¹ / ₄	180	—	—
- Wick . . .	1 046	1 032 ¹ / ₄	—	807 ¹ / ₄	225	—	—
- Stornoway . .	962 ¹ / ₂	943 ¹ / ₂	—	762 ¹ / ₂	168 ¹ / ₂	12 ¹ / ₂	—
- Leith . . .	938 ¹ / ₂	919	—	755 ¹ / ₂	163 ¹ / ₂	—	—
- Sunderland . .	740	730	—	680	50	—	—
- Aberdeen . .	603	594	—	543	51	—	—
- Hull . . .	386	378	—	288	90	—	—
- Grangemouth .	20	19 ¹ / ₂	—	15 ¹ / ₂	1	—	—
- Kjøbenhavn .	6	6	—	—	4	—	—
Tils. Tdr.	23 956	23 640 ¹ / ₂	—	20 733 ¹ / ₂	2 861	46	3

Hollandsk Sild.

Fra Hamburg .	Tdr.	25	25	—	25	—	—	—
---------------	------	----	----	---	----	---	---	---

Fra Bergen .	-	1 168	{ ikke undergaaet Vragning.
- Kjøbenhavn .	-	400	

Følgende Priser, indbefattet Told og andre Omkostninger, noteredes i Riga for nedennævnte Slags Sild, nemlig: Vaarsild, stor, April—Mai Rub. 10, December Rub. 10, middels Rub. 9 og 9, smaa Rub. 8 og 8, norsk Fedsild KKKK April—Mai Rub. 10, KKK April—Mai Rub. 9¹/₂—11¹/₂, December Rub. 10, KK Rub. 9¹/₄—11¹/₂ og 10, K Rub. 9—11 og 10, MK Rub. 8—10 og 7, svensk Sild: large spent og spent Rub. 6—8 og 10—10¹/₂, samt skotsk Sild: matties Rub. 10¹/₂—12¹/₄ og 12—13, samt fulls Rub. 14 og 15.

Ved Slutningen af 1896 opgaves Beholdningerne af Sild i Riga til 20 056 Tdr., hvoraf 10 267 Tdr. norsk, 2 659 Tdr. svensk og 7 130 Tdr. skotsk Sild, samt i Libau 23 700 Tdr., hvoraf 1000 Tdr. norsk, 4 200 Tdr. svensk og 18 500 Tdr. skotsk Sild.

Den hele Indførsel til Distriktet af Sild i 1896 272 907 Tdr., understiger det foregaaende Aars Indførsel med 7 395 Tdr. og Middelindførselen for de sidste 5 Aar 1892—96, eller 290 683 Tdr., med 17 776 Tdr.

Af ovenstaaende Tabel angaaende Resultaterne af Vragningen af Sild i Riga fremgaar, at Pakningen (Fyldingen) i 1896 udgjorde i Gjennemsnit for norsk Sild 10.65 %, svensk 1.48 % og for skotsk 1.32 % mod resp. 9.92, 1.8 og 1.32 % i 1895 samt resp. 10.25, 1.9 og 2.17 % i 1894.

De Grunde, der i foregaaende Rapporter er anført som væsentlig for-aarsagende Vanskeligheder ved her at afsætte Sild, har ogsaa i 1896 gjort sig gjældende, og paa Grund heraf har, især fra de Afladere, som har kon-signeret sin Vare hid, Resultatet være alt andet end gunstigt.

Paa Henstillen af herværende Handelsamt har Guvernøren for Livland den 1/13 Februar d. A. stadfæstet adskillige Forandringer og Tillæg til det under ^{23 Novbr.}_{5 Decbr.} 1887 udfærdigede Reglement om Vragningen af Sild i Riga. Efter § 1 i nævnte Reglement har hidtil al til Riga indført Sild, inden den kom i Handelen, skullet undergaa Vragning i Byens offentlige Vragergaard. Da det saaledes ikke har været forbudt enten i Byen at oplægge uvraget Sild i hvilken som helst Kvantitet og uden Begrænsning af Tid, eller, afsides fra Vragergaarden, at indføre Sild til Riga fra andre Steder, bestemt til at forsendes transito til det indre af Landet, har til Forebyggelse af herved opstaaende Misforhold, nævnte § faaet følgende Lydelse: „Al til Riga indført Sild skal umiddelbart efter Ankomsten føres til den af Stadsforvaltningen underholdte offentlige Sildekai for at underkastes Vragning“.

Fra den i § 16 foreskrevne Aftapning af Lagen ved Vragningen har skotsk og fransk Sild hidtil været fritaget, skjøndt dette ikke i nævnte § har været tydelig udtalt. Derfor er nu til §en føjet en Anmærkning saalydende: „Aftapning af Lagen af Tønder med fransk og skotsk Sild behøves ikke“.

Med Hensyn til Tøndernes Paapakning var hidtil foreskrevet: „Sædvanlig norsk Sild pakkes indtil Indskjæringen paa Tøndens Laag, norsk Fedsild og skotsk Sild under Indskjæringen paa Tønden saaledes, at Tøndens Laag ikke kan udøve noget Slags umiddelbart Tryk paa Silden“. Den for norsk Fedsild og skotsk Sild foreskrevne Pakningsmaade skal her efter anvendes ogsaa paa fransk Sild.

C. Aug. Titz.

Barcelona.

Skrivelse dateret 29 Marts 1897.

Den 10 Juli 1895 hidkom Dampskibet „Sulitjelma“ af den subvenerede norske Dampskibslinie efterat have anløbet 4 andre spanske Havne for Losning, medførende til Barcelona tre Partier Klipfisk løse i Fartøiet, indtaget i Christianssund. Ved Afleveringen opstod en Undervægt af 1 280 Kg. for to Partier af ialt 25 000 Kg. tilhørende Herr Manuel Godoy hersteds, og viste sig 1 020 Kg. Fisk brændt derved, at de befandtes stuet for nær Skottet til Maskinrummet. Modtageren nægtede at betale Fragten, men fordrede Erstatning for den manglende Fisk og for den Skade, Varen havde lidt.

Nordisk Skibsrederforening i Christiania, til hvilken Rederiet havde henvendt sig, tilskrev mig om denne Sag den 24 Juni s. A., og efterat

have gjort mig bekendt med alle Detaljer i denne Sag, afgav jeg den 2 Juli en udførlig Forklaring, hvori jeg fremholdt, at da den ikke var fuldstændig klar, skjøndt de af mig foreslaaede nye Konnossementer var anvendt, tilraadede jeg en mindelig Overenskomst, hvis den kunde opnaaes ved at godtgjøre Halvdelen af den fordrede Erstatning 900 Pesetas, eftersom ved Anlæg af Proces denne vilde blive for lang og kostbar, hvorhos de foreløbige Omkostninger snart vilde komme til at overstige det omhandlede Beløb.

Da man ikke gik ind herpaa, fik Dampskibets Agent Ordre til at indlede Proces, og faldt der 13 Marts 1896 Udslag i første Instants, hvori de i Konnossementet indførte Betingelser om, at Vægten var ukjendt for Skibsføreren og at han var fri for Skade, erklæredes ugyldige, hvorfor Skibsføreren idømtes at erstatte Lastemodtageren Værdien af de 1 280 Kg. Klipfisk, som manglede, med 1 152 Pesetas og Rente deraf fra 10 Juni 1895, samt 153 Pesetas i Skadeserstatning for den brændte Fisk, med Afdrag af Fragten for hvad der var udlosset, Pesetas 889.50 c., idet de ved Sagen foranledigede Procesomkostninger skulde blive for hver af Parternes Regning.

Herimod appelleredes til højere Ret, og ved Dom af 18 ds. kuldcastes Dommen i 1ste Instants og frikjendes Skibsføreren for Lastemodtagerens Erstatningskrav samt paalægges det denne at betale tilkommende Fragt Pesetas 889.50 med Rente fra 10 Juni 1895, men uden at idømme ham Godtgjørelse til Skibsføreren af Procesomkostninger i nogen af Instantserne.

Rederiets Agent har tilstillet mig Afskrift af Dommene i begge Instantser med Oversættelse af den højere Rets Dom, hvilke jeg har den Ære at vedlægge.

Denne Proces har vakt stor Opsigt blandt Handelsstanden hersteds, da Dommen danner et Præjudikat for saadanne Tilfælde, og Gaarsdagens Nummer af „Diario del Comercio“ der sendes under Korsbaand, giver et Referat deraf.

Desuagtet tør jeg tilraade Rederierne ikke at afstaa fra den nu vedtagne Skik at sikre sig Fragtbeløbet for Fiskepartierne, hvorved de nu beskytter sig mod Reklamationer fra Modtagerne her, idet disse ikke kan tilbageholde Fragten for at gjøre sig betalt for foregiven Brist eller Skade, hvilket de under andre Omstændigheder, ogsaa efter denne Dom, ikke vilde undlade at forny.

Bremen.

Aarsberetning modtaget 17 April 1897.

Norske Fartøier.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen	16	4 306	-	-	16	4 306	-	-	32 098
- Norge til Vicekon- sulsstationerne	75	21 098	1	149	76	21 247	-	-	172 337
- Sverige til Hoved- stationen	2	209	-	-	2	209	-	-	2 840
- Sverige til Vicekon- sulsstationerne	33	12 765	-	-	33	12 765	-	-	104 910
- andre Lande til Hovedstationen	14	8 924	36	11 054	50	19 978	-	-	312 622
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne	50	17 290	23	6 652	53	23 942	-	-	356 431
Ialt	170	64 592	60	17 855	230	82 447	145	52 932	981 238
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen	45	13 340	5	2 406	50	15 746	-	-	89 970
- Norge fra Vicekon- sulsstationerne	11	1 895	38	12 459	49	14 354	-	-	12 777
- Sverige fra Hoved- stationen	1	102	1	946	2	1 048	-	-	978
- Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	4	715	3	1 647	7	2 362	-	-	3 289
- andre Lande fra Hovedstationen	3	1 129	14	6 948	17	8 077	-	-	11 622
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne	22	7 747	86	35 058	108	42 805	-	-	19 813
Ialt	86	24 928	147	59 464	233	84 392	144	52 682	138 449

Fra Sverige ankom 141 Skibe dr. 30 431 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. M. 1 021.53, ved Vicekonsulsstat. M. 3 400.12, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 1 700.06. Af svenske Skibe ved Hovedst. M. 755.12, ved Vicekonsulsst. M. 1 224.14, hvoraf tilfaldt Konsulen M. 612.07. Ialt tilfaldt Konsulen M. 4 088.78.

Den i 1895 indtraadte gunstige Vending for Handel og Industri vedblev ogsaa i 1896.

Dampskibsrederiet arbejdede i Aarets 2den Halvdel under gode Forhold, idet Fragterne til U. S. samt Indien og Australien kunde forhøjes, hvorimod Returfragterne fra Australien forblev trykket. Seilskibenes Stilling var fremdeles meget ugunstig.

Antallet af de til Weser ankomne norske Skibe var i 1896 113, dr. 44 510 R. T., 1895 102, dr. 43 039, 1894 118, dr. 51 217, 1893 77, dr. 33 350, 1892 91, dr. 46 328 R. T.

Fra Norge ankom til Weser 70 norske, 2 svenske, 3 bremiske, 8 andre tyske, 2 hollandske og et dansk, ialt 86 Skibe dr. 23 321 R. T., mod i 1895 71, dr. 20 356, 1894 85, dr. 23 934, 1893 71, dr. 19 824, 1892 76, dr. 21 157 R. T. Værdien af de dermed indførte Ladninger var i 1896 Rm. 1 759 398 eller Kr. 1 563 909, mod i 1895 Kr. 559 293, 1894 Kr. 588 963, 1893 Kr. 491 777, 1892 Kr. 590 009.

Fra Weser gik til Norge 62 norske, 5 svenske, 16 bremiske, 9 andre tyske, et hollandsk og et fransk Skib, ialt 94 dr. 30 846 Ton, mod 1895 86 dr. 26 290, 1894 101 dr. 30 940, 1893 80 dr. 24 538, 1892 59 dr. 15 504 R. T. Værdien af de dermed udførte Ladninger var 1896 Rm. 3 364 074 eller Kr. 2 990 288, mod i 1895 Kr. 3 221 700, 1894 Kr. 2 960 346, 1893 Kr. 3 821 306, 1892 Kr. 3 382 295.

Til Brake og Nordenham ankom af norske Skibe med Ladning 21 fra Norge, 1 fra Sverige og 11 fra fremmede Havne og afgik med Ladning 2 til Norge og et til fremmed Havn.

For norsk Regning købtes en Bark, dr. 947 T., for M. 23 000, og en do., dr. 629 T., for M. 30 600.

Til Leer ankom med Ladning 1 norsk Skib fra Norge, 4 fra Sverige og 5 fra fremmede Lande, og afgik med Ladning 1 til Sverige og 4 til fremmede Lande.

Til Emden kom med Ladning et norsk Skib fra Norge, 6 fra Sverige og 2 fra fremmede Lande, og afgik med Ladning 5 til Norge og 7 til fremmede Lande.

Hele Indførselen til Bremen var i 1896 Rm. 821 472 143 og Udførselen Rm. 809 364 692. Fra alle Dele af Verden ankom 4 494 Skibe dr. 2 011 663 T.

Udvandringen over Bremen var i 1896 67 040 Personer i 369 Skibe.

Handelsflaaden i Weser var 591 Skibe dr. 521 876 T.

Af de her bestaaende Skibsfartsselskaber fordelte Neptun 11, men derimod Hansa ingen Dividende.

Norddeutsche Lloyd har i sidste Aar bestilt 3 nye Dobbeltskruedampskibe for Linien til Brasilien. Selskabets Drift har i Aaret stillet sig noget gunstigere, saa at Aktionærerne fik en Dividende af 4 pCt.

I Aarets Løb oprettedes her et nyt Dampskibsselskab under Firma „Argo“, der kunde uddele en Dividende af 7 pCt. Farten bevæger sig især mellem Bremen og Vestindien.

Bremen-Vegesack Fiskeriselskab, der driver Sildefangst, skadedes meget i sine finansielle Resultater ved uheldigt Veir, saa der ikke uddeltes noget Udbytte. Derimod har det fra Weser drevne Havfiskeriselskab med sin af

80 Skibe bestaaende Flaade arbeidet med Held, og den samlede Indtægt for 1896 angives til ca. $3\frac{8}{10}$ Mill. Mark.

Den i forrige Beretning omtalte Afgift paa Skibsfarten som Følge af Nedrewesers Korrektion, har oversteget Beregningen, idet Trafiken paa Byen Bremen, uagtet denne Afgift, har udviklet sig glædelig.

Istandbringelsen af de storartede Bygningsværker til Udvidelse af Kaiserhafen i Bremerhafen er forestaaende i dette Aar; ligesaa er Korrektionsarbejderne til Fordybning af Ydreweser væsentlig fremskredet efter Afsluttelse af Overenskomst derom med Nabostaterne og den keiserlige Marine.

I forrige Aar har der her dannet sig en Forening for Sømandshjem, der i Vaarens Løb vil aabne et saadant i Bremen. Senat og Borgerskab har støttet dette tidsmæssige Foretagende derved, at de har bemyndiget Wasserschouten til af det ved Redernes Gebyrer for Mønstring dannede Fond at anvise 200 000 Mark til Grundlæggelse af Sømandshjem.

De forskellige Kanalbestræbelser og især Nutidens største tyske Kanalprojekt, Rhin—Weser—Elbe-Kanalen, fremkalder fremdeles den største Interesse hos den herværende Handelsstand. Forarbejderne er næsten afsluttet fra det preussiske Ministeriums Side, men Forhandlingerne med vedkommende Provindser trækker i Langdrag.

De norske Dampskibe „Kong Sigurd“ og „Bremen“ har ogsaa i det forløbne Aar opretholdt sin regelmæssige 8 Dages Forbindelse mellem Christiania og Bremen. Siden Oktober har ogsaa det svenske Dampskib „Flora“ oprettet regelmæssig Forbindelse med Gøteborg.

Paa norske Skibe afmønstredes hersteds 54 og paamønstredes 4 Mand.

Indførsel fra Norge: Øl 824 Liter, Mark 400, salt Sild 70 Ton, M. 1 750, Sardeller og Ansios 2 071 Kg. Netto, M. 1 667, saltet og røget Fisk 862 Kg. Netto, M. 577, tørret Fisk 943 Kg. Netto, M. 592, Levnetsmidler 811 Kg. Netto, M. 714, Sprit 35 707 Liter, M. 5 713, andre Fødevarer for M. 480, Bygningsmaterialier 1 063.92 Kvm., M. 3 770, Graasten 321.28 Kbm., M. 27 953, Brosten 7 857.79 Kvm., M. 39 033, Droguerier 251 Kg. Netto, M. 580, Gjødning 218 049 Kg. Netto, M. 7 632, Is 128 611 Ctr., M. 50 557, Skind, raa Pelsværk 138 Kg. Netto, M. 596, Træ 2 863.41 Kbm., M. 64 031, Planker og Bord 13 303 24 Kbm., M. 310 461, Baand og Stavtræ 137 135 Kg. Brutto, M. 8 850, „Naturalier“ 473 Kg. Br., M. 631, Olier og Maskinfedt 870 Kg. Netto, M. 440, Papirmasse 10 410 Kg. N., M. 416, Tran 960.7 Tdr., M. 61 146, Hvalbarder 88 499 Kg. N., M. 1 154 027, Stangjern 2 217 Kg. N., M. 443, Linvarer 60 Kg. Br., M. 180, Jern- og Kortevarer 648 Kg. Br., M. 281, Vogne 1 Stk., M. 600, Trævarer, alm. 12 615 Kg. Br., M. 4 227, Lædervarer 79 Kg. Br., M. 284, Maskiner 11 330 Kg. N., M. 6527, Papir 13 574 Kg. Br., M. 3 924, andre Industrigjenstande 1 123 Kg. Br., M. 916, ialt Mark 1 759 398 eller Fortæringsgjenstande 542 Dobbeltcentner Brutto, M. 11 893, Raastoffe 238 536 Dc. Br., M. 1 730 123, Halvfabrikater 22 Dc. Br., M. 443, Manufakturvarer 1 Dc. Br., M. 180, andre Industriprodukter 396 Dc. Br., M. 16 759, ialt 239 497 Dobbeltcentner Brutto, M. 1 759 398.

Værdi af Udførsel til Norge: Amidam Mark 51 215, Frugter, tørret 384, andre Frugter 359, Krydderier 2 928, Humle 1 107, Kaffe 198 116, Smør 711, Oxekjød 3 317, Skinker 333, Gryn 3 480, Ost 8 409, Rugmel 86 311, Hvedemel 850, andet Mel 3 143, andre Fødevarer 360, Ris 333 735, Salt 19 582, Spirituosa, Køgnak etc. 7 003, Tobak 1 542 564, Cigarer, tyske 68 343, The 1 174, Kvægfoder, Klid etc. 126 638, Vin, fremmed 27 938, Vin, tysk 567, Sukker, raf. tysk 74 779, Træmateriale 15 009, Asfalt, Asfaltjord 625, Firebriks 1 013, Stenkul & Koks 11 432, Potaske 3 413, Shellak 10 410, præp. Saltsyre 4 119, Svovlsyre 7 048, andre Syrer 1 305, andre Chemikalier 3 620, Farvestof 766, Farvevarer, Blyhvidt 426, Jordfarver 4 818, Fernis 1 592, Mønie 885, andre Farvevarer 3 798, Eg & Bøgetræ 444, Furu etc. 804, Ceder 3 110, Kork 5 342, Petroleum 71 950, Maskinfedt etc. 8 608, Stolerør 3 234, Tungspath 1 187, Bomuld 131 074, Faareuld 66 572, andre Spindestoffe 442, Tobakslud 9 102, Talg 4 105, Tjære 1 095, Pibeler 1 020, andre Raastoffe 263, Jernblik, tysk 17 276, Jerntraad 233 743, Stangjern 83 519, Staal, tysk 3 996, Messing og Messingtraad 451, andre Metaller 1 412, Læder, garvet fremmed 77, Manufakturvarer, tyske 524, Hagl 375, Bøger og Tryksager 2 327, Jernvarer, Støbejern 5 571, Jernbaneskiner, tyske 2 380, Søm 73 678, Staalvarer, tyske 10 372, andre Jernvarer, fremmede 431, tyske 136 355, Galanteri- og Kortevarer 1 370, Malerier etc. 784, Husgeraad etc. 352, Glasvarer, tyske 692, Hampevarer 2 090, Cigarkassebord, tyske 4 669, fine Trævarer, fremmede 710, tyske 1 106, Skoplug 864, alm. Trævarer 1 082, Instrumenter 924, Nye Klæder, fremmede 448, Kortevarer, fremmede 2 980, tyske 26 755, Matter 875, Metalvarer, tyske og andre 4 855, Papir og Papirvarer 369, Stentøi, fint tysk og andet 1 145, Stenvarer, tyske og andre 1 247, Maskiner, fremmede 1 317, tyske 82 245, Tændstøffe 525, andre Industrivarer M. 910, ialt M. 3 364 074 eller Fortæringsstøffe 71 874 Dobbeltcentner brutto, M. 2 273 951, Raastoffe 23 138 Dc. br., M. 379 322, Halvfabrikater 21 596 Dc. br., M. 340 474, Manufakturvarer 2 Dc. br., M. 524, andre Industriprodukter 10 440 Dc. br., M. 369 803, ialt 127 050 Dobbeltcentner brutto, M. 3 364 074.

Herm S. Gerdes.

Rom.

Aarsberetning dateret 8 April 1897.

Heller ikke for 1896 kan der meddeles Noget om Handelsforbindelser med de forenede Riger. I ingen norske Udførselsartikler fandt der nogen nævneværdig Import Sted til Rom, og det herværende Handelskammers statistiske Opgaver omtaler ikke de forenede Riger. De før beskrevne Forhold betræffende den herværende Konsum i tørret Fisk, Fiskekonserver, Jern og Bygningstømmer er uforandret.

Ligesaa lidt foreligger Opgaver over Export herfra til Norge. Saadan turde indskrænke sig til nogle faa Kunstgjenstande, medtaget hjem af norske Undersaatter.

Handels- og Kreditforholdene i denne Provinds har i det Hele i det forløbne Aar været forholdsvis tilfredsstillende. Som før bemærket er her kun Tale om smaa kommercielle og industrielle Bedrifter, da Rom kun er Konsumplads. Forandringer i disse Forhold og Forøgelse i Handelsforbindelserne med de forenede Riger er ikke at vente for det Første.

H. Bohn.

San Francisco.

Aarsberetning dateret 30 Marts 1897.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter £.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra fremmede Lande til Hovedstationen . . .	11	18 733	6	12 046	17	30 779	-	-	5 540
- fremmede Lande til Vicekonsulstationerne	4	7 940	16	16 749	20	24 689	-	-	-
Ialt	15	26 673	22	28 795	37	55 468	23	41 339	5 540
II. Afgaaede.									
Til fremmede Lande fra Hovedstationen . . .	9	15 539	8	15 228	17	30 767	-	-	41 430
- fremmede Lande fra Vicekonsulstationerne	15	15 768	4	7 940	19	23 708	-	-	25 840
Ialt	24	31 307	12	23 168	36	54 475	23	41 339	67 260

1 svensk Skib, dr. 1 363 Ton ankom til Port Townsend.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. \$ 456.14, ved Vicekonsulaterne \$ 404.92.

Skibsfarten. Ingen direkte Forbindelse fandt Sted i Aarets Løb mellem dette Konsulatdistrikt og de Forenede Riger.

Af svenske Skibe ankom kun 1 dr. 1 363 Reg. Tons, af norske derimod 37 dr. tilsammen 55 468 Reg. Tons. Af disse var 23 Dampskibe dr. 41 339 Reg. Tons. Sammenlignet med 1895 udviser dette en Forøgelse i Antal og Tonnage af 12 Skibe og 11 579 Reg. Tons, der nærmest falder paa Seilskibene, idet Dampskibenes Antal kun var forøget med 3 med en samlet Drægtighed af 3 703 Reg. Tons.

Af Dampskibene gik 1 i Maanedsfraagt med Kul fra Nanaimo B. C. til vexelvis San Francisco, San Diego og Port Los Angeles. 1 i Maanedsfraagt mellem Seattle og Syd samt Central Amerika. Af de andre kom 6 dr. 12 046 Reg. Tons hertil og 2 dr. 3 350 Reg. Tons til Port Townsend i Ballast fra chinesiske og japanesiske Farvande.

Af de til Hovedstationen ankomne 4 Seilskibe dr. 4 838 Reg. Tons bragte 2 Kul fra Skotland, 1 Kul fra Australien og 1 Skrabjern fra Chili. De til Port Townsend ankomne Seilskibe, 12 i Antal, kom alle i Ballast.

Fra Distriktet afgik ialt 36 Fartøier dr. 54 475 Reg. Tons, iberegnet de ovenfor i Maanedsfraagt omskrevne, hvoraf 23 Dampskibe dr. 41 339 Reg. Tons. Af Dampskibene gik 1 dr. 1 932 Reg. Tons med Trælast fra Puget Sound til Delagoa Bay, 1 dr. 1 418 Reg. Tons fra Tacoma Wash. med Hvede til Calcutta, 4 dr. 7 991 Reg. Tons herfra til Europa med Hvede og Byg og 2 dr. 4 055 Reg. Tons herfra til Calcutta med Hvede.

De fra Hovedstationen afgaaede Seilskibe tog Hvede og Byg til Europa og Mel til Australien, og de fra Puget Sound afgaaede do. alle Trælast til forskellige Havne.

Bruttofragten for de afseilede Skibe, de under Maanedsfraagt ikke iberegne, udgjorde £ 67 260. 0. 0, mod £ 48 210. 0. 0 i 1895.

Skibsfarten paa San Francisco stiller sig for 1896 saaledes: Ialt ankom 963 Fartøier dr. 1 380 707 R. T., hvoraf 625 Seilfartøier dr. 768 187 R. T., 338 Dampskibe dr. 612 580 R. T.

Af de ankomne Fartøier var: Amerikanske 649 796 R. Tons, Britiske 579 743, Hawaiiske 40 298, Norske 31 069, Tydske 30 325, Nicaraguiske 17 995, Italienske 17 054, Franske 11 706 R. T.

Fragterne. Forøgelsen af Skibsfarten paa denne Havn kan imidlertid ikke tilskrives større Fragter end i 1895, tvertimod vare disse under hele Arret lavere, men ligger nærmest i den Omstændighed, at 25 store Lastedampskibe (19 engelske og 6 norske) der næsten alle havde været employerede under Maanedscertepartier i chinesiske og japanesiske Farvande, ikke længere kunde finde Beskjæftigelse der og foretrak at acceptere 26 sh. 3 d til 30 sh. til U. K. and Continent herfra, istedetfor at gaa i Ballast til Europa, idet de derved sandsynligvis betalte alle Udgifter, inclusive Assurance, men neppe mere. Nogle faa af de Dampskibe, der fra først af vare bestemte til Europa, beordredes til Calcutta og fik 27 sh. 6 d, hvilket upaatvivleligt var noksaa lønnende.

For Seilskibe (Jern og Staal) stillede Fragterne sig som følger til U. K. og Continent: Januar høiest 27 sh. 6 d, lavest 22 sh. 6 d, Februar 21 sh. 3 d og 21 sh. 3 d, Marts 22 sh. 6 d og 20 sh., April 22 sh. 6 d og 21 sh. 3 d, Mai 23 sh. 9 d og 23 sh. 9 d, Juni 28 sh. 9 d og 24 sh. 6 d, Juli 30 sh. og 23 sh. 9 d, August 29 sh. 6 d og 26 sh. 3 d, September 31 sh. 3 d og 26 sh. 3 d, Oktober 31 sh. 3 d og 26 sh. 3 d, November 27 sh. 6 d og 18 sh. 9 d, December nominal 17 sh. 9 d og 16 sh. 3 d.

De faa Træskibe, saagodtsom alle amerikanske, der employeredes i denne Trafik fik 2 sh. 6 d à 3 sh. 9 d mindre.

Trælastfragterne fra Puget Sound pr. Seilskibe vare ogsaa gennemgaaende lave, varierende i Aarets Løb fra til Sydney 36 sh. 3 d ned til 30 sh., til Melbourne, Adelaide og Port Pirie 45 sh. ned til 36 sh. 3 d,

til Shanghai fra 51 sh. 3 d ned til 40 sh., til Valparaiso fra 46 sh. 3 d ned til 37 sh., til Buenos Ayres fra 45 sh. ned til 40 sh., til Syd Afrika 65 sh. ned til 55 sh. og til U. K. and Continent fra 65 sh. ned til 60 sh. Alt pr. 1000 superficielle Fod.

Kulfragterne hertil holdt sig ogsaa gjennemgaaende lave saagodtsom hele Aaret rundt. Gjennemsnitlig vare de fra Swansea 13 sh. à 13 sh. 6 d, fra Sydney ca. 9 sh. og fra Newcastle omkring 10 sh. 6 d, men i December indvilgedes 18 sh. à 19 sh. fra Swansea, 10 sh. 6 d à 11 sh. fra Sydney og 12 sh. 6 d à 13 sh. fra Newcastle N. S. W. Fra Westport N. Z. betaltes da ogsaa 12 sh. 6 d à 13 sh. hertil. Til San Diego, San Pedro og Port Los Angeles vare Fragterne gjerne 2 sh. mere end hertil.

Handelen. Som Regel, naar nyt Presidentvalg foreligger, har det en hemmende Indflydelse paa Handelen, og viste dette sig ogsaa ifjor, især da der ikke fandtes saa faa, der troede paa at Sølvets Candidat vilde gaa af med Seieren. Bankerne her, især Sparebankerne, toge sine Forholdsregler og nægtede at modtage Sølv undtagen i meget smaa Beløb, eller under Forbehold, at igjen betale med Sølv, og vare desuden meget tilbageholdne med at laane Penge ud. Adskillige Penge bleve tilbagetrukne fra Bankerne og henlagte i saakaldte „Safe Deposits“, og saagodtsom al Omsætning var træg samt Værdipapirer lidet paaagtede. Den eneste Artikkel, hvori en virkelig livlig Omsætning fandt Sted var Hvede, dette dog ikke førend ude i August, Septbr. og Oktober, og havde sin Aarsag deri, at Hvedehøsten i Australien og Argentina var liden og at den i Indien var saagodtsom totalt mislykket.

Udførselen. I Sammenligning med 1895 tog denne et betydeligt Opsving, idet Værdien af samme anslaaes til \$ 43 513 996.00 mod i 1895 \$ 33 364 861.00, heri ikke iberegnet ædle Metaller, af hvilke der alene udførtes \$ 15 510 829 00 værd. Den nærmeste Aarsag til denne betydelige Stigning i Udførselen laa ikke alene i den forøgede Export af Hvede og Mel, men ogsaa deri, at Priserne paa disse Varer vare gjennemgaaende højere end i 1895.

Indførselen aftog med en ca. \$ 2 500 000, idet dens Værdi i 1896 ansloges til \$ 36 407 320.00 mod \$ 38 925 607.00 i 1895, men tør væsentlig tillægges gjennemgaaende lavere Priser paa alt der importeredes, og især paa Kul.

Hvede. Man anslaaer med nogenlunde Sikkerhed, at Høsten beløb sig til 17 Millioner Cents. Uagtet dette var ca. 2 Mill. mere end i 1895, kommer det ikke engang op til et Middelsaar, men Kvaliteten faldt gjennemgaaende bedre end i 1895, og Udførselen, især i August, Septbr. og Oktober var meget livlig og drev Priserne op, saa at de i Slutningen af Oktober stode indtil \$ 2 højere end Hvedepriserne i England. Dette havde, som tidligere i denne Rapport anført, sin Aarsag i, at Hvedehøsten slog saagodtsom aldeles feil i Indien, at Australien saa sig nødsaget at importere og at Argentinas Høst var liden.

Der udførtes ialt herfra 13 208 241 Cents mod ca. 11 Mill. Cents i 1895, og Priserne varierede fra 92 Cents til \$ 1.50 pr. Cental mod fra 81 Cents til \$ 1.02 i 1895.

Hvedemel. Af denne Artikkel exporteredes 1 171 528 Tønder værd \$ 4 215 000 mod 948 000 Tdr. i 1895 værd \$ 2 750 000. Mesteparten heraf gik til China og Australien.

Byg. 10 Millioner Centals var omtrent hvad Høsten gav, og Efter-spørgselen for denne Vare var større end nogensinde, hvorfor Exporten ogsaa steg til en hidtil ukjendt Høide, og beløb sig til ca. 4 860 000 Centals mod 1 632 000 i 1895 og 1 Million i 1894. I Aarets første Maaneder betaltes for „Chevalier“ \$ 1.20 pr. Cental med liden Beholdning. I August, Septbr. kunde ny Vare kjøbes til \$ 1.00, i Oktober til \$ 1.00 og i Novbr. \$ 1.10 à \$ 1.15. I December var alt solgt. „Brewing“, der i Januar og Februar solgtes til 80 Cents pr. Cental, betaltes med fra 82 til 85 Cents i Marts, April og Mai, gik i Juli, August og Septbr. ned i 77½, men steg derpaa gradvis under stærk Søgning til i Decbr., da 95 Cents indvilgedes. Mesteparten gik til Storbritanien, Belgien og de Hawaiiiske Øer.

Vin. Heraf produceredes ialt i 1896 en ca. 11 Millioner Gallons, og gik Udførselen op til ca. 14½ Mill. Gallons værd \$ 4 350 000. Imedens der ifjor ikke afsendtes saameget Vin til de østlige Stater, som i 1895, gik der adskilligt mere til Central Amerika, og til Europa næsten 100 000 Gallons mere end i 1895.

Brandy. Exporten heraf gik ned fra 568 000 Gallons i 1895 til 480 000 i 1896. Ogsaa her var det de østlige Stater, der tog mindre, hvorimod Europa over 22 000 Gallons mere end Aaret før.

Frugtavlen. Grundet paa Frost henpaa Vaaren blev Frugtavlen adskilligt under et Middelsaar. Af Rosiner fik man neppe mere end 65 Millioner Pund, mod nærmere 93 Milloner Pund i 1895. Af Svedsker ca. 53 Mill. Pund mod 64½ Mill. Pund i 1895.

Apelsin- og Citronhøsten 1896—97 vil neppe overstige 2 550 000 Kasser mod 3 780 000 do. i 1895—96.

Ialt afsendtes ca. 615 Millioner Pund Frugt af alle Sorter, hvoraf Halydelen omtrent gik til de østlige Stater. Smaapartier fandt sin Vei til de forenede Riger, og vil forhaabentlig give Anstød til større Ordres, da Frugten, hvad Kvalitet angaar, ikke staar tilbage for nogen anden, og Svedsker især ere langt at foretrække for de europæiske.

Uld. Mod 35 856 000 Pund i 1895 klippedes kuns 27 195 550 Pund i 1896, og afsendtes ikke over 18 Mill. Pund.

Humle. Ialt høstedes her paa Kysten 97 000 Baller à 200 Pund, hvoraf i Californien 37 000 Baller, i Oregon 48 000 og i Washington 12 000 Baller. Prisen paa saakaldet „choice“ var i Septbr. 7½ Cent pr. Pund. steg i Oktober op til 13 Cent og gik i Begyndelsen af Novbr. op i 15 Cent. Denne Pris formaaede imidlertid ikke at holde sig, idet man allerede i de første Dage af December var villig at acceptere 13½, hvad imidlertid da ikke kunde faaes, men blev endel omsat til 12 Cents. Mindre god solgtes for fra 5 til 10 Cent pr. Pund.

Trælast. Den i Konsulatets Rapport for 1895 omskrevne paatænkte Sammenslutning af de store Sagbrugseiere og Trælasthandlere blev til

Virkelighed, idet i Slutningen af Marts 1896 det saakaldte „Central Lumber Company“ dannedes, og saagodtsom^{al} Trælastforretning gik gennem dette.

Den første Følge af Sammenslutningen var en Forhøjelse i Prisen paa al Slags Trælast af omtrent \$ 1 pr. 1000 superficielle Fod. I Begyndelsen var alt lovende, og man gjorde sig store Forhaabninger om, at nu skulde der tjenes Penge, men saa hen i Septbr. begyndte de faa, som ikke havde været at formaa til at gaa ind i Compagniet, at slaa Priserne ned, andre fulgte deres Exempel og den 31 Decbr. blev Compagniet opløst.

Nogen Opgave over hvormeget Trælast der opsagedes her paa Kysten i det nye forløbne Aar foreligger ikke, men Port Blakely Sagbrug i Wash. sagede alene 110 $\frac{1}{2}$ Mill. superficielle Fod. Heller ikke har man kunnet faa nogen Underretning om, hvormeget der ialt afsendtes fra de forskellige Sagbrug, men der udskibedes ialt fra Puget Sound, Wash. 155 828 537 superficielle Fod værd \$ 1 417 947, og fra San Francisco 32 $\frac{1}{2}$ Mill. Fod værd \$ 600 000. Dette er for San Franciscos Vedkommende ca. 100 % mere end i 1895.

Redwood. Heraf var saget omtrent 200 Mill. Fod, og afskibedes til fremmede Lande ca. 17 Mill. Fod værd \$ 260 000.

Hvalfangst. Sammenlignet med 1895 var 1896 et godt Aar for Hvalfangerne, idet Udbyttet beløb sig til 7 057 Tdr. Olie, 204 012 Pund Ben og 6 640 Pund Elfenben mod respective 4 390 Tdr. Olie, 104 595 Pund Ben og 4 100 Pund Elfenben i 1895. Gjennemsnittspriserne vare for Spermolie 40 Cent pr. Gallon, for almindelig Hvaltran 35 Cent pr. do., for Ben \$ 3.95 pr. Pund og for Elfenben 60 Cents pr. Pund.

Sælfangst. The North American Commercial Company, som har forpagtet Retten af United States at tage Sæl paa St. Paul og andre tilgrændsende Øer, fik i 1896 Tilladelse til at tage 30 000 Skind. Af North West Skind fik man 43 635 og af Russian 24 305 eller ialt ca. 24 500 Skind mindre end i 1895. Priserne vare i 1896 gjennemsnitlig 33 $\frac{0}{10}$ lavere end i Aaret før og Efterspørgselen liden. Moden kommer sandsynligvis her at løse et Spørgsmaal, som to Stormagter ikke har formaaet, thi skal Søgningen efter Skind vedvare at aftage, som den har gjort i de sidste Aar, og Priserne vedblive at gaa nedad, hvad der neppe kan være Tvivl vil blive Tilfældet, da andre Skind mere og mere tager Sælskindets Plads, vil Sælen inden ret mange Aar ikke tiltrænge Fredning, men blive overladt til sig selv. Allerede nu er der, ialfald for Russian og North West Skinds Vedkommende, næsten ingen Fortjeneste i Bedriften, hvorfor ogsaa kun meget faa Fartøier ere engagerede i Fangsten.

Laxefisket. Paa hele Kysten, Britisk Columbia iberegnet, nedlagdes ialt 2 300 462 Kasser, og var det til 31 Decbr. afskibet ialt 1 270 000. Gjennemsnitlig opnaaedes \$ 1.20 for „Columbia River“, \$ 1.1 $\frac{1}{2}$ for „Fraser River“ og 95 Cents for Alaska pr. Dusin.

Torskefisket. I Konsulatets Rapport for 1895 udtalte man, at det neppe skulde lykkes, at afsætte hele Sæsonens Fangst, og viser det sig nu, at der er fra 100 til 150 Tons Klipfisk, som ikke kan sælges. I 1896

opfiskedes og tilvirkedes til Klipfisk 728 000 Stkr. Fisk mod 949 000 i 1895 og var dette alt Compagnierne vilde tage. Prisen var i Begyndelsen af Aaret 3 Cents pr. Pund, i Slutningen $3\frac{1}{4}$ Cents. 6 Fartøier deltog i Fisket.

Svenske Fyrstikker. Der var i Aarets Løb solgt her maaske 1 200 Kasser parafinerede Salongstikker, hvilket er mere end nogensinde før, og er der neppe Tvivl om, at dersom Kvaliteten viser sig at være saa superior til andre Landes Fabrikater, som den hidtil har gjort, San Francisco og Kysten i det hele taget vil blive et ganske godt Marked for dette Produkt. Sikkerhedsstikker har endnu ikke fundet korresponderende Indpas, men der er neppe Tvivl om, at de vil, om end der endnu turde medgaa nogen Tid førend de vil komme i mere almindelig Brug end hidtil.

Svensk Jern. Maaske henimod 2 000 Tons var solgt heraf paa Kysten ifjor, og bragte fra \$ 55 til \$ 60 pr. Ton à 2 000 Pund fortoldet.

Svensk Tjære. Mere end 1 000 Tdr. var neppe solgt. Gjennemsnitspris ca. \$ 6.50 pr. Tønde her.

Af norske Varer saaes i Markedet: Medicintran, Sild, Anchovis og Tørfisk i smaa Kvantiteter, tilførte, ifjor som før, nærmest fra Chicago.

Sundhedstilstanden var god over hele Distriktet.

Af Arvemidler sendtes til Sverige \$ 4 995.94, til Norge \$ 796.96.

Konsulatets Adresse er 214 California Street. Telegramadresse: Lund.

K. H. Lund.

Indhold: **Barcelona** S. 141. — **Bremen** S. 143. — **Kjøbenhavn** S. 105. — **Malta** S. 123. — **Messina** S. 129. — **München** S. 122. — **Riga** l. S. 137. — **Rom** S. 146. — **San Francisco** S. 147. — **Wien** S. 125.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.,

No. 5.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1897.

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

Leith.

Skibsfarten i 1896.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter. £	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.		Seilskibe.	Dampskibe.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.				
I. Ankomne.												
fra Norge til Hovedstationen .	61	11 800	16	5 071	1	72	-	-	78	16 943	4 673	2 528
- Norge til Vicekonsulsstationerne. . . .	286	49 265	185	72 759	58	7 811	41	13 128	570	142 963	19 044	28 753
- andre Lande til Hovedstationen	37	13 477	26	9 443	1	82	8	4 164	72	27 166	15 205	6 205
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne. . .	239	114 037	245	107 585	267	54 011	393	167 415	1144	443 048	126 348	54 557
Tilsammen	623	188 579	472	194 858	327	61 976	442	184 707	1864	630 120	165 270	92 043
II. Afgaaede.												
Til Norge fra Hovedstationen .	33	7 020	4	1 152	2	928	1	350	40	9 450	2 056	580
- Norge fra Vicekonsulsstationerne. . . .	429	84 395	280	114 082	34	13 257	16	6 680	759	218 414	29 084	46 535
- andre Lande fra Hovedstationen	25	10 779	23	10 291	44	9 093	22	6 885	114	37 048	7 334	5 020
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	181	57 465	432	188 364	199	68 843	141	55 945	953	370 617	36 621	100 821
Tilsammen	668	159 659	739	313 889	279	92 121	180	69 860	1866	635 529	75 095	152 956

Af svenske Skibe ankom 600 Fartøier drægtig 248 282 Tons, hvoraf Dampskibe 302 Fartøier drægtig 173 150 Tons. Optjente Bruttofragter udgjorde £ 63 282.

Aarsberetning dateret 31 Marts 1897.

Følgende Ziffre udviser Omfanget af den norske Skibsfart paa Skotland og tilliggende Øer i Aaret 1896 sammenholdt med Aaret 1895.

	1895.		1896.		Forøgelse.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Ankomne Fartøier:						
Med Ladning	1 033	344 501	1 095	383 437	62	38 936
I Ballast	677	206 703	769	246 683	92	39 980
Tilsammen	1 710	551 204	1 864	630 120	154	78 916
Afgaaede Fartøier:						
Med Ladning	1 297	418 377	1 407	473 548	110	55 171
I Ballast	415	140 103	459	161 981	44	21 878
Tilsammen	1 712	558 480	1 866	635 529	154	77 049
Skibsfartens hele Omfang	3 422	1 109 684	3 730	1 265 649	308	155 965
Bruttofragter:						
Med ank. Fartøier . .	£ 237 771		£ 257 313		£ 19 542	
„ afg. — . .	- 185 472		- 228 051		- 42 579	
Tilsammen	£ 423 243		£ 485 364		£ 62 121	

Den norske Skibsfarts hele Omfang paa dette Distrikt er i 1896 forøget i Antal med 308 Fartøier og i Drægtighed med 155 965 Tons.

Forøgelsen falder for den ankomne Tonnages Vedkommende væsentligst paa: Methil med ca. 32 000 T., Boness ca. 10 000, Glasgow ca. 8 000, Burntisland ca. 6 000, Granton ca. 6 000 Tons, medens der kun for Ardrossans Vedkommende har fundet nogen væsentlig Nedgang Sted, nemlig med 5 000 Tons.

Bruttofragterne tiltog med £ 62 121.

Inden Distriktet indkøbtes for norsk Regning:

1 Dampskib, drægtig 197 Tons, Kjøbesum £ 9 000, 5 Seilskibe, drægtig 4 952 Tons, Kjøbesum £ 11 325.

I de fem sidstforløbne Aar ankom til Distriktet:

Af norske Fartøier: 1892 1 759, dr. 571 782 Tons, 1893 1 598, 555 343 Tons, 1894 1 621, 518 876 Tons, 1895 1 711, 551 204, 1896 1 864, 630 120 Tons.

Totalbeløbet af de optjente Bruttofragter udgjorde for norske Fartøier:

1892 £ 479 057, 1893 £ 423 052, 1894 £ 406 169, 1895 £ 423 243, 1896 £ 485 364.

Den norske Skibsfart var i 1896 fordelt paa Distriktets Havne saaledes:

	Antal.	Tons.		Antal.	Tons.
Leith	150	44 109	Granton	44	19 189
Aberdeen	78	28 986	Greenock	43	33 854
Alloa	103	21 244	Kirkwall	4	553
Arbroath	5	1 159	Lerwick	29	5 651
Ardrossan	29	17 848	Macduff	9	1 178
Ayr	28	12 469	Methil	144	59 591
Boness	228	63 481	Montrose	22	10 383
Burntisland	103	39 921	Peterhead	39	9 379
Charlestown	54	7 999	Port Glasgow	1	253
Dundee	50	18 329	St. Davids	22	4 467
Dysart	119	13 413	Stornoway	37	8 111
Fraserburgh	49	11 213	Troon	9	3 785
Glasgow	146	79 275	Wick	21	4 778
Grangemouth	298	109 493			
					Tilsammen 1 864 630 120

De af norske og svenske Fartøier i 1896 erlagte Konsulatafgifter udgjorde £ 2 655. 15. 10. Heraf til Konsulskassen £ 1 431. 18. 3¹/₂ mod i 1895 £ 1 300. 19. 6 og i 1894 £ 1 237. 18. 0.

Opgave over det samlede Beløb af de inden Leith Konsulatdistrikt under 1896 oppebaarne Afgifter. (Se næste Side).

Til den norske Sømandskirke i Leith indkom som frivillige Gaver fra norske Skibsførere i 1896 £ 13. 3. 8, 1895 £ 17. 17. 4, 1894 12. 13. 11.

Af Sømandsanvisninger hjemsendtes i 1896 for norske Sømænd £ 137.

Antallet af skibbrudne, syge og nødlidende Sømænd og andre Personer, der modtog Understøttelse af Konsulatet, udgjorde:

Norske 137, svenske 21, Udlændinge 5, tilsammen 163.

Antallet af Paa- og Afmønstringer var paa norske Fartøier: Paa-mønstrede 413, Afmønstrede 458. Fra norske Fartøier rømte 20 Mand.

Under 24 August paalagde Board of Trade Dampskibet „Genova“ af Bergen, Skipper Hamre, og under 9 December Dampskibet „Tryg“ af Haugesund, Skipper Hervig, efter endt Lastning i Methil at udlosse endel af den indtagne Last, før Skibene tillodes at afseile.

Følgende Tabel udviser Kvantiteten og Værdien af nedenstaaende fra Norge til Skotland indførte Vareartikler under Aaret 1896.

Træløst. Huggen Last 61 561 lds., Værdi £ 62 147, saget do. 63 203, £ 120 716, Stav 18 522, £ 44 842, tilsammen 143 286 lbs., Værdi £ 227 705 mod i 1895 125 275 lds., Værdi £ 187 567, 1894 124 778, £ 200 235, 1893 103 295, £ 157 652, 1892 138 948, £ 193 892.

Papir og Træmasse. Papir 101 147 cwts., Værdi £ 87 114, Mill-board 6 cwts., Værdi £ 48, tilsammen 101 153 cwts., Værdi £ 87 162 mod i

Opgave over det samlede Beløb af de inden Leiths Konsulatdistrikt under 1896 oppebaarne Afgifter.

Konsulatafgifter:					Expeditionsafgifter:		
Af	Ved Hovedstation- nen.	Ved Vicekonsulaterne.		Ialt tilfalder Konsulskas- sen.	For	Ved Hovedstation- nen.	Heraf tilfalder Konsulskas- sen.
		Afgifternes Beløb.	Heraf tilfalder Konsulskas- sen.				
	£	£	£	£		£	£
Norske Skibe	155. 8. 8	1 786. 5. 9	893. 2. 10 ¹ / ₂	1048. 11. 6 ¹ / ₂	Norske Expeditioner . .	19. 2. 8	15. 6. 3
Svenske —	52. 12. 1	661. 9. 4	330. 14. 8	383. 6. 9	Svenske —	6. 8. 0	5. 2. 5
Ialt	208. 0. 9	2447. 15. 1	1223. 17. 6 ¹ / ₂	1431. 18. 3 ¹ / ₂	Ialt	25. 10. 8	20. 8. 8
Mod i 1895	192. 10. 9	2219. 19. 8	1109. 19. 10	1302. 10. 7	Mod i 1895	26. 13. 2	21. 6. 6 ¹ / ₂
„ i 1894	208. 1. 5 ¹ / ₂	2059. 13. 1	1029. 16. 6 ¹ / ₂	1237. 18. 0	„ i 1894	21. 1. 2	16. 16. 11 ¹ / ₂

1895 104 388 cwts., Værdi £ 94 768, 1894 83 703 cwts., £ 66 215, 1893 85 547 cwts., 68 829, 1892 44 396, Værdi 32 828.

Materiale for Papirfabrikation: Træmasse 23 836 Tons, Værdi £ 120 978, andre Materialer 37 Tons, £ 264, tilsammen 23 873 Tons, Værdi £ 121 242 mod i 1895 20 128 Tons, Værdi £ 114 495, 1894 20 966 Tons, £ 110 181, 1893 21 458 Tons, £ 119 382, 1892 23 459 Tons, Værdi £ 90 068.

Kornvarer. Fra Norge: Havre 300 cwts., Værdi £ 85.

Jernvarer. Gammelt Jern 165 Tons, Værdi £ 308, forarbejdede Jernvarer 8 891 cwts., £ 7 800.

Forskjellige Artikler. Is 32 806 Tons, Værdi £ 20 000, Faar og Lam 4 052 Stkr., £ 5 064, Kond. Melk 917 cwts., £ 1 842, Margarin 4 500 cwts., £ 11 228, Smør 4 cwts., £ 21, Fyrstikker £ 938, Sten 6 238 Tons, £ 11 885, Olje og Tran 4 088 Tons, Værdi £ 65 307, tilsammen £ 116 285.

Af Landmandsprodukter indførtes fra alle Lande til Skotland:

	1896	£	1895	£
Smør	317 851 cwts.	1 632 431	255 873 cwts.	1 315 900
Margarin	126 882 „	372 181	121 035 „	365 943
Ost	180 250 „	410 422	210 390 „	451 695
Æg	1 344 380 St. Hdr.	465 362	1 339 751 St. Hdr.	484 478
Heste	6 298 Stkr.	148 754	6 687 Stkr.	174 831
Kvæg	68 421 „	1 131 401	50 000 „	813 276
Faar	53 879 „	75 803	108 869 „	161 564
Mossplitter . . .	22 204 Tons	22 758	18 934 Tons	20 134
	£ 4 259 112		£ 3 787 821	

	1894	£	1893	£
Smør	244 071 cwts.	1 313 777	174 074 cwts.	953 879
Margarin	135 077 „	417 859	158 893 „	506 272
Ost	215 066 „	505 372	219 360 „	492 780
Æg	966 590 St. Hdr.	343 934	861 657 St. Hdr.	301 083
Heste	6 434 Stkr.	204 359	2 186 Stkr.	102 489
Kvæg	54 930 „	915 597	47 191 „	818 735
Faar	54 718 „	78 064	6 807 „	8 773
Mossplitter . . .	21 848 Tons	27 757	13 748 Tons	17 161
	£ 3 806 719		£ 3 201 102	

Faar. Fra Norge indførtes i 1896 i tre engelske Dampskibe 4 052 Stkr. Faar og Lam mod i 1895 14 528 og i 1894 7 907 Stkr.

Den store Nedgang maa søges i de lave Priser. Medens der i 1895 betales indtil 27 sh. 6 d pr. Stk. Faar, opnaaedes i 1896 kun 20—22 sh.

Med det engelske Lovforbud mod Indførsel af levende Kvæg, der traadte i Kraft den 1ste Januar d. A. er altsaa al Indførsel af Faar fra det vestlige Norge standset.

Indførselen af ovennævnte 3 Ladninger foregik 12 September, 7 og 14 November.

Smør. Priserne for dansk Smør pr. 112 ℔ engelsk = $101\frac{1}{2}$ ℔ dansk stillede sig i 1896 saaledes:

Januar 6 . . . 114 sh.	Februar 3 . . . 112 sh.	Marts 2 . . . 118 sh.
— 13 . . . 113 - 6 d	— 10 . . . 112 -	— 9 . . . 114 -
— 20 . . . 115 -	— 17 . . . 114 -	— 16 . . . 111 -
— 27 . . . 115 -	— 24 . . . 118 - 6 d	— 23 . . . 109 -
		— 30 . . . 104 -
April 6 . . . 98 sh.	Mai 4 . . . 94 sh.	Juni 1 . . . 89 sh.
— 13 . . . 94 -	— 11 . . . 90 -	— 8 . . . 95 -
— 21 . . . 95 -	— 15 . . . 88 -	— 15 . . . 96 -
— 27 . . . 95 -	— 25 . . . 89 -	— 22 . . . 96 -
		— 29 . . . 96 -
Juli 6 . . . 96 sh.	August 3 . . . 107 sh. 6 d	Septbr. 7 . . . 114 sh.
— 13 . . . 96 -	— 10 . . . 112 -	— 14 . . . 114 -
— 20 . . . 99 -	— 17 . . . 117 -	— 22 . . . 114 -
— 27 . . . 103 -	— 24 . . . 119 -	— 28 . . . 116 - 6 d
	— 31 . . . 119 -	
Oktbr. 5 . . . 121 sh.	Novbr. 2 . . . 120 sh.	Decbr. 7 . . . 118 sh.
— 12 . . . 123 sh. 6 d	— 9 . . . 115 -	— 14 . . . 118 -
— 19 . . . 126 -	— 16 . . . 116 - 6 d	— 21 . . . 118 -
— 26 . . . 126 -	— 23 . . . 117 -	— 28 . . . 118 -
	— 30 . . . 116 -	

Fiskerierne langs de skotske Kyster gav i 1896, sammenlignet med 1895, følgende Udbytte:

	1896.		1895.	
	cwts.	Værdi i £.	cwts.	Værdi i £.
Sild	3 953 684	671 251	4 075 743	918 674
Hyse	989 647	420 082	1 000 907	409 572
Torsk	575 306	191 463	459 045	167 094
Flyndre	84 793	85 796	79 782	77 356
Lange	129 381	35 615	164 043	42 613
Soles	18 607	37 803	19 351	37 653
Helleflyndre	33 128	37 880	28 951	32 175
Hvitting	42 372	18 520	43 494	18 639
Andre Slags	311 232	70 728	232 737	59 652
Skjælfisk		77 893		66 210
Total Værdi		£ 1 647 031		£ 1 829 638

I s. Indførselen fra Norge til Scotland udgjorde i 1896: Til Leith 8 169 Tons, Aberdeen 1 625, Dundee 1 536, Glasgow 19 220, Montrose 1 344, Peterhead 242, Lerwick 670, tilsammen 32 806 Tons mod i 1895 23 414 og i 1894 26 019 Tons.

I Skotland indsamledes, paa Grund af den milde Vinter, saagodtsom ingen naturlig Is.

Af kunstig Is angives der at være tilvirket: I Aberdeen ca. 20 000 Tons, i Glasgow ca. 2 500, i Leith 2 800 Tons.

Fragtmarkedet. Fragterne kan noteres omtrent saaledes:

Til Firth of Forth. Trælastfragterne. Risør (Battens) 15—18 sh., Arendal (do.) 12 sh. 6 d, Risør (Ved) 17 sh. 6 d, Skien (Battens) 14—16 sh., (Ved) 15 sh. 6 d, Namsos (Battens) 20—21 sh., Tvedestrand (Ved) 16 sh., Tønsberg (Battens) 14 sh. 6 d—15 sh., Skien (Ved) 16 sh., Fredrikstad (do.) 15 sh. 6 d—16 sh., Mesen (Battens) 40 sh., Cronstædt (do.) 18 sh. 6 d—21 sh., Christinestad (do.) 23 sh., Kotka (do.) 22 sh. 6 d, Hudiksvall (do.) 22 sh. 6 d, Archangel (do.) 35 sh. 6 d—42 sh. 6 d, Sundsvall (do.) 22 sh. 6 d—23 sh. 6 d, Söderhamn (do.) 22 sh.—23 sh., Hernösand (do.) 23 sh., Räfsö (do.) 23 sh. 6 d—24 sh., Åbo (do.) 21 sh. 6 d—24 sh.

Isfragter. 4 sh 3 d—7 sh. 6 d.

Fra Firth of Forth. Kulfragter. Aarhus 3 sh. 9 d—4 sh. 9 d, Kjøbenhavn 4 sh.—5 sh. 6 d, Korsør 4 sh. 3 d—5 sh. 6 d, Middelfart 4 sh. 3 d—4 sh. 9 d, Veile 4 sh. 3 d—5 sh. 9 d, Kiel 4 sh. 3 d—5 sh. 9 d, Lübeck 4 sh. 3 d—4 sh. 9 d, Wismar 4 sh. 1 d—5 sh. 10 d, Rostock 4 sh. 4 d—6 sh. 3 d, Svinemünde 3 sh. 7 d—4 sh. 9 d, Fairwater 3 sh. 7 d—5 sh. 3 d, Helsingborg 4 sh. 6 d, Malmø 4 sh.—5 sh. 6 d, Stugsund 4 sh., Sundsvall 3 sh. 6 d—3 sh. 9 d, Ørnskjöldsvik 4 sh., Stockholm 3 sh. 10 d—5 sh. 6 d, Norrköping 4 sh. 3 d—6 sh., Warberg 4 sh. 9 d, Helsingborg 4 sh.—5 sh. 6 d, nordlige Norge 4 sh.—5 sh., Kristiania 4 sh.—5 sh.

Skibsbyggeri. Ved de større Værfter paa Clyden byggedes i 1896: 164 Dampskibe, dr. 311 219 Tons, 19 Seilskibe, dr. 34 442, 10 Krigsskibe, dr. 25 611 Tons samt et større Antal Lægtene, Mudderpramme etc.; desuden 31 Lystyachter, dr. 52 444 Tons, alt til en omtrentlig Værdi af £ 9 250 000. Det største af Nybygningerne var Dampskibet „India“, dr. 7 910 Tons.

10 Fartøier maalte mellem 5 000 og 6 000 Tons, 20 omkring 3 000, 10 omkr. 2 000, 17 omkr. 1 000, 13 mellem 500 og 1 000, 41 var under 500 Tons.

Et betydeligt Antal af disse var Lastedragere, mere beregnede paa Bæreevne end Fart.

Af de 19 nybyggede Seilskibe i 1896 (mod 22 i 1895) vare 3 over 3 000 Tons; 12 Fartøier af dette Slags byggedes for skotsk Regning.

Af Hjuldampskibe byggedes et Antal af 14, hvoraf de største for Regning af London, Chatham og Dover Jernbaneselskab. Et usædvanligt stort Antal mindre Skibe byggedes for fremmed Regning.

Af Damp-Lystfartøier byggedes et større Antal end i tidligere Aar, idet amerikanske Rigmænd ikke lade til at dele den Mening, at Storbritannien i denne Branche af Skibsbyggeriet staar tilbage, sammenlignet med den nye Verden.

Udsigterne for den nærmeste Fremtid ere meget gode, og man har al Grund til at vente livlig Beskæftigelse i hele det kommende Aar.

Kul. I 1894 produceredes i Skotland 21 481 554 Tons og exporteredes 3 359 938 Tons, i 1895 28 792 693, 4 700 860, i 1896 exporteredes 4 816 999 Tons, altsaa en Merudførsel i 1896 i Forhold til 1895 af 116 139 Tons eller $2\frac{1}{2}\%$.

Kulforretningerne har under hele Aaret været mere eller mindre gunstige. I de første Par Maaneder syntes der at være Tegn til en Bedring i Export-handelen, og store Kontrakter afsluttedes. Vinteren forblev imidlertid meget mild, og Forbruget af Huskul, saavel inden Landet som i Udlandet, var mindre end under vanlige Omstændigheder; og senere i Sæsonen viste det sig, at de tidligere betalte Priser var større, end Markedet berettigede til. Prisnoteringerne var lave under hele Sommeren. Efter Juli Maaned indtraadte en fastere Stemning; men de samtidig pludselig opadgaende Fragter neutraliserede den indtraadte Bedring. Hjemmeforbruget var i nogle Maaneder ret betydeligt, især af Smaakul til lokalt Fabrikbrug; men de meget lave Priser i Nordengland udelukkede for en stor Del Skotland fra flere Markeder. Da Beholdningerne saavel hjemme som i Udlandet er forholdsvis store, og flere kontinentale Landes Kulproduktion tiltager mere og mere, vil sandsynligvis Priserne holde sig lave.

Rujern. Omsætningen har i det forløbne Aar været meget livlig, men Prisfluktuationerne var ubetydelige. Aarets laveste Pris naaedes i Januar, da Frygten for politiske Forviklinger drev Prisen for skotske warrants ned til 44 sh. $9\frac{1}{2}$ d, medens den høieste Pris 49 sh. 3 d betaltes i November, et Resultat af det Opsving, Skibsbyggeriet tog paa Grund af den pludselige Stigning paa Fragtmarkedet. I Amerika er alene Rujernmarkedet yderlig trykket, saaledes, at medens Skotland har pleiet at skibe Rujern til Amerika, udfører dette Land nu i stadig voxende Mængder Rujern til Europa. Rigtignok er Kvantiteten af disse amerikanske Afskibninger sammenlignelsesvis ubetydelige, for de beløber sig til et ikke større Kvantum, end hvad der omtrent paa 14 Dage skibes fra Middlesbro; men bare Bevidstheden om, at Forholdet er bleven omvendt, øver et Tryk paa Markedet. Imidlertid er dog Udsigterne for indeværende Aar meget gode. De voldsomt store Beholdninger fra 1895 mindskede i Løbet af foregaaende Aar ganske betydeligt, og det uagtet Produktionen i Aaret 1896 betydeligt oversteg den i 1895. Medens Udsigterne til vedvarende Forøgelse, hvad Omsætningen angaar, antages at være forhaanden, er det derimod vanskeligt at udtale sig om Priserne, da disse i saa høi Grad beror paa Spekulationsforretningerne i warrants, og disse Forretningers Gang er det umuligt at forudse.

For Øieblikket er Markedet meget tiltrækkende for Spekulanter, og forudser man en snar, om end kortvarig Prisstigning. Men skulde i Løbet af Aaret Warrantsmarkedet ikke blive paaagtet af Spekulanter, tror man ikke, at Forbruget alene vil blive saa stort, at nogen væsentlig Prisstigning tør paaregnes.

Produktionen af Rujern i Skotland for Aaret 1896 var 1 180 005 Tons mod i 1895 1 096 912. Konsumtionen var i de respektive Aar 1 152 450 mod 974 887 Tons.

Beholdning til 1897 er 508 169 Tons.

Mineralske Oljer og Parafin. Ikke alene er denne Industriegren en af de vigtigste for Skotland, men den har ingen tilsvarende Konkurrent i andre Lande.

Mineralske Oljer i Amerika og russisk Kaukasus udstrømmer fra naturlige Kilder i færdig om end uraffineret Tilstand.

Her i Skotland bringes derimod Raastoffet, hvoraf Oljen fremstilles, til Overfladen ved Minering ganske paa samme Maade som Kul. Den første Destillationsproces giver som Biprodukt Ammoniasulfat, et meget vigtigt Gjødningsstof og ved flere Raffineringer fremkommer følgende vigtige Produkter: Lysoljer, Fedtoljer og Gasoljer, Nafta og fast Parafin.

Sex større Oljekompagnier og et Par mindre driver denne Industri i Skotland. Af de større Selskaber kan imidlertid ikke mere end to eller høist tre siges at staa paa sterke Fødder. I Løbet af 1893 og 1894 saa intet Selskab sig istand til at betale nogen Dividende til de almindelige Aktieeiere. Stillingen forbedredes imidlertid noget, saa i 1895 udbetalte to Selskaber 5 % Dividende, og det ene af dem kunde i 1896 forøge Udbetalingen til 7½ %. Det andet gjentog de 5 % Dividende fra 1895. Som man efter ovenstaaende vil forstaa, var der i det forløbne som nærmest tidligere Aar saavel paa Edinburgh- som Glasgowbørserne liden Efterspørgsel efter Oljeaktier og kun for de Selskabers Vedkommende, som har kunnet vise lidt Liv og Udbytte.

Næsten hvert enkelt Produkt i denne Industri har i det forløbne Aar skaffet Fabrikanterne Skuffelse, men intet mere end Ammoniasulfat. Kun for tre Aar siden var dette Produkt det bedste inden hele denne Industri; nu indbringer det neppe nogen Fortjeneste. Ved det forløbne Aars Begyndelse opnaaede Ammoniasulfat en Pris af £ 8. 12. 6 pr. Ton, som da ansaaes for en elendig Pris. Prisen sank imidlertid shilling for shilling, til den i Oktober kom under £ 7. 0. 0, en Pris tidligere uhørt i denne Artikkels Historie. Forøget Fabrikation kan ikke alene forklare denne store Nedgang i Pris, men synes Sodanitrat, Sulfatens største Konkurrent, at vinde stedse større og større Bifald hos Agerbrugerne.

Det bedste Udbytte har Lysoljer givet i 1896. Priserne var i Begyndelsen af Aaret 6¾ d til 7 d pr. Gallon — en meget tilfredsstillende Pris for Fabrikanterne. Paa Grund af Prisfald i Amerika og Rusland maatte Prisen ned sættes længre frem paa Aaret til 6¼ d à 6½ d pr. Gallon, og har de ialtald nominelt holdt sig senere paa samme Høide. Kan disse Priser vedvarende opnaaes, vil Fabrikanterne være vel tilfredse.

Leith. I det hele taget maa Trafikken i Dokkerne i de forløbne 12 Maaneder siges at have været ganske livlig. Aarets mærkeligste Begivenhed var den pludselige Stigning af Fragter i Løbet af det sidste Halvaar — en Stigning saa stor, som man ikke har erfaret paa flere Aar. Henimod Aarets Slutning faldt Fragterne imidlertid atter, men staar fremdeles høiere end ved Begyndelsen af 1896. Stigningen forklares ved det almindelige Opsving i Handelen samt den gjængse Tro, at Beholdningerne var smaa. Med Undtagelse af ovenstaaende forefaldt intet særlig mærkbart ved Aarets Forretninger. Havne og Dokindtægterne steg med £ 5 991. 0. 9 sammenholdt med 1895.

Med Hensyn til de vigtigste Importartikler lossedes der i den første Halvdel af Aaret et betydeligt større Kvantum Kornvarer og Trælast end i 1895, nemlig over 30 000 Tons mere Korn og 10 000 Tons mere Trælast. For Kornvarers Vedkommende vedblev Stigningen i det sidste Halvaar og var ved Aarets Slutning 46 823 Tons mere end i 1895. Af Sukker indførtes derimod betydeligt mindre end foregaaende Aar, af Gjødningsstofferne noget mindre, medens Importen af Esparto viser Stigning.

Skibe og Dampskibe, tilhørende Stedet, var i Aarets Løb godt employerede, og man antager, at med det forbedrede Fragtmarked paa de fleste Farvande, faa Dampere vil blive oplagt i Løbet af denne Vinter.

Det samlede Antal Skibe, der ankom til denne Havn i Aarets Løb, var 5 849 med en Tonnage af 1 743 119 mod i 1895 5 375 af samlet Tonnage 1 631 911.

Med Hensyn til Exporten kan for den vigtigste Artikel, Kuls, Vedkommende anføres følgende: Sæsonen begyndte meget rolig, og Fluktuationerne i Aarets Løb var ikke voldsomme. Der var et Prisfald af 3 d pr. Ton tidlig paa Foraaret, og holdt samme Priser sig til omkring August Maaned, da de igjen steg med 3 d pr. Ton eller deromkring. For 3die Klasses Fife Kul fandt ingen Stigning Sted. Kulfragterne holdt sig lave til Slutningen af August eller Begyndelsen af September, da paa Grund af den pludselige Efterspørgsel af Tonnage hjemover udgaaende Fragter steg betydeligt, i nogle Tilfælde endog med 50 $\frac{0}{100}$, og har siden holdt sig faste. Udsigterne er, at de i indeværende Aar vil blive endnu bedre. Den pludselige Stigning paa Fragtmarkedet hemmede naturligvis Kulexporten, der kun omfattede Afskibninger mod Kontrakter afsluttede tidligt paa Vaaren, idet udenlandske Kjøbere holdt sig tilbage i Haab om lavere Fragter.

Kulfragterne stiller sig saaledes:

I Januar og Februar fra Leithsfjorden til Fairwater 3 sh. $7\frac{1}{2}$ d, Marts 4 sh. 4 d, April 4 sh., Mai 3 sh. 8 d, Juni 3 sh. 9 d, Juli 3 sh. $10\frac{1}{2}$ d—4 sh.; da Stigningen indtraf, og saalænge den varede, var Fragterne fra Leithsfjorden til Østersøen 5 sh. 6 d—5 sh. 9 d, men faldt ved Slutten af Aaret ned til 4 sh. 6 d—4 sh. 9 d.

I Aarets Løb skred Arbeidet med den nye Dok tilfredsstillende fremad, ligesom den nye Alexandra Tørdok aabnedes.

Trælast. Med moderate Beholdninger ved Begyndelsen af Aaret og god Efterspørgsel haabede man paa gode Forretninger i 1896, og blev disse Forhaabninger heller ikke skuffede. I Begyndelsen af Aaret var der liden eller ingen Kulde, hvilken derimod i 1895 voldte saa alvorlig Afbrydelse i alt uden-dørs Arbeide. Salget til Konsumenterne viser saaledes i det forløbne Aars Begyndelse, sammenholdt med 1895, en stor Forskjel.

Da paa Grund af den tidlige Vinter nye Ladninger fra Østersøen ankom meget tidligt, indkjøbte til høiere Priser, forlangtes og opnaaedes hos Konsumenterne tilsvarende bedre Priser, hvilke ogsaa kom Sælgernes gamle Beholdninger tilgode. Den stærke Fragtstigning i September og Oktober havde ogsaa paa Trælastskibningerne en hemmende Indflydelse.

Importen var, angivet i Loads, i:

	1896.			1895.	
	Hugget.	Saget.		Hugget.	Saget.
	5 547	118 525		5 631	104 675
Tilsammen	124 072			110 306	

Priserne har steget betydeligt og ventes at ville gaa yderligere op, da høiere Fragter igjen forlanges. Specielt bør bemærkes, at White-Battens har i 1896 steget mere i Pris end nogen anden Træsart. Som Forklaring herfor tjener delvis den stedse forøgede Efterspørgsel baade i Storbritannien og i Tyskland, Holland og andre Lande, men endnu mere den stadig stigende Træmasseproduktion, hvortil anvendes unge hvide Trær, der tidligere gjordes til White-Battens. Det er derfor ikke overraskende, at Konkurrencen har fremkaldt en Knaphed paa White-Battens, der med den stadigt stigende Efterspørgsel vil fremkalde en permanent Stigning i Værdien af denne Træsart.

Aberdeen. Det forgangne Aar har i det hele taget været gunstig for Forretningslivet. Arbejderne har havt stadig og god Beskæftigelse. Priserne har i det store og hele været gode.

Sten. Fra Norge og Sverige indførtes:

September 1891—	September 1892	7 680 Tons
— 1892—	— 1893	13 700 —
— 1893—	— 1894	8 224 —
— 1894—	— 1895	11 110 —
— 1895—	— 1896	10 340 —

Altsaa en Nedgang i det sidste Aar fra det næst foregaaende af 770 Tons. Efter Begyndelsen af den regulære Linie mellem Kristiania og Aberdeen med Dampskibet „Færder“ har Stenimporten fra Norge tiltaget. Priserne har været vel vedligeholdte, og der er ingen Grund til at imødesee nogen Nedgang.

Da Afsætningen af de forskelligfarvede Granitstenarter afhænger af Moden, er det ikke tilraadeligt at oversende Stensorter, som ikke paa Forhaand har været undergivet Kjøbernes Inspektion.

Træløst. Indførselen fra Norge og Sverige har været som sædvanlig, og da Byggevirksomheden stadig har været god, har Priserne været høje.

Træmasse. De norske Mærker synes at have faaet godt Indpas med Udelukkelse af andre Landes Fabrikata, og er den norske Vares Kvalitet samt den direkte Kommunikation de nærmeste Grunde dertil.

Papir. En betydelig Indførsel af norsk Papirfabrikat finder Sted, væsentlig til Aviser.

Fiskerierne har udviklet sig betydeligt. De nu nybyggede Dampfiskefartøier indrettes for Størstedelen til Linefiske, og synes det, som om denne Slags Fiskerbaade tildels fortrænger Trawler-Baadene.

Boness. Kul. Kulforretninger var i 1896 noget utilfredsstillende, Priserne var lave og Konkurrencen meget sterk mellem de skotske og engelske

Exportører og i flere Tilfælde led vedkommende Tab paa Grund af den uventede Stigning af Fragterne under Sommeren.

Desuagtet udførtes der fra Skotland i 1896 $2\frac{1}{2}$ % mere Kul end i 1895. Der exporteredes i 1894 3 360 000 Tons, i 1895 4 700 000, i 1896 4 817 000.

Fra Boness exporteredes i 1894 315 719 Tons, i 1895 456 854, i 1896 507 723.

Det sidste Aar viser saaledes den største Udførselsmængde.

Nogen Stigning i Kulpriserne kan ikke forventes under Aarets første Halvdel paa Grund af store Beholdninger og Konkurrencen fra England og Kontinentet.

Trælast. Indførselen af Pitprops og huggen Trælast tiltager i Kvantitet.

Der indførtes i:

	Huggen.	Saget.	Tilsammen.
1896	98 998 Loads	5 178 Loads	104 176 Loads
1895	92 606 —	5 579 —	98 185 —
1894	81 777 —	4 884 —	86 661 —

Priserne stillede sig i Aarets Begyndelse noget lave; men der indtraadte meget snart en betydelig Stigning, der holdt sig hele Aaret igjennem.

Følgende Priser viser Stigningen:

Vaaren 1894	3 sh.	3 sh. 6 d	4 sh.	4 sh. 6 d	5 sh. 6 d
— 1895	2 sh. $7\frac{1}{2}$ d	3 sh.	3 sh. 6 d	4 sh. $1\frac{1}{2}$ d	5 sh.
— 1896	2 sh. 6 d	3 sh.	3 sh. 6 d	3 sh. 9 d	4 sh.
Høsten 1896	3 sh.	3 sh. 6 d	4 sh. 3 d	4 sh. 9 d	5 sh. 9 d
Vaaren 1897	2 sh. 9 d	3 sh. 4 d	3 sh. 10 d	4 sh. 9 d	5 sh. 9 d

Beholdningerne i Skotland er ikke særlig store, og sandsynligvis vil Priserne ikke falde synderlig under dem, der var herskende ved Aarets (1897) Begyndelse, ialfald ikke saalænge de nuværende Fragter holder sig.

Med Hensyn til North British Railway Companys Overtagelse af Boness' Dokker, kom denne ikke istand, da Parlamentets Betingelser for Overtagelsen var saadanne, at Selskabet ikke kunde gaa ind paa samme. Et nyt Lovforslag er imidlertid forelagt Parlamentet gaaende ud paa, at North British og Caledonian Railway Companies tilsammen overtager Dokkerne, hvilket Forslag man haaber vil blive Lov. Den øieblikkelige Følge deraf vilde blive, at de Kulminer, der tilhører sidstnævnte Jernbaneselskab, vilde blive tilgængelige for Exportører i Boness, og Handelen, saavel hvad Kul som Props angaar, i høi Grad forøges.

Dundee. Træl last. Indførselen fra de forenede Riger er i 1896 betydelig større end i 1895, om end den ikke er saa stor som i 1894.

Fra Norge	indførtes i 1895	1 623 Loads
— —	i 1896	2 127 —
— Sverige	i 1895	9 853 —
— —	i 1896	13 267 —

udvisende en Forøgelse for Norges Vedkommende af 504 Loads og for Sveriges Vedkommende af 3 414 Loads.

Som anført i min forrige Indberetning foretrækker herværende Importører russiske Planker og Bord som bedre skikkede til Forarbeidelse af Gulvbord.

I tidligere Aar indførtes betydelige Kvantiteter fra Sverige af firkantet hugget Tømmer, men da Pitchpine Bjælker nu kan kjøbes billigere end svenske Bjælker, foretrækkes selvfølgelig det stærkere Træ.

Fra Rusland	indførtes i 1895	33 788 Loads
	mod i 1896	32 205 —
Fra Tyskland	indførtes i —	1 781 —
— Canada	i —	6 280 —
— De foren. Stater	i —	7 159 —

Totalindførselen beløb sig til:

i 1894	59 477 —
i 1895	57 337 —
i 1896	64 402 —

Veduden indførtes til Perth i 1896 11 027 —

Priser. Det er længe siden at Priserne for Træl last af alle Slags udviste en saadan opadgaaende Tendens som i Aaret 1896. Fra Aarets Begyndelse var Priserne meget faste og Sælgerne forlangte stedse høiere og høiere Priser. Kjøberne antog en afventende Holdning i Haab om, at Sælgerne vilde vise sig mere føielige ved Skibsstartens Aabning paa Østersøen, hvori de imidlertid blev skuffede, og Priserne var stigende indtil Aarets Slut.

White wood Battens 7" à 6½ og 2½, der i Januar kjøbtes for £ 5. 7. 6 pr. Std., obtinerede ved Sæsonens Ende £ 6. 12. 6 à £ 6. 17. 6 pr. Std. og i Begyndelsen af dette Aar (1897) siges der at være betalt £ 7. 0. 0 for St. Petersburg Vare. Svensk Vare vil ikke forhandles synderlig billigere. Omendskjønt det er sagt, at næsten alle de bedre Oplag af Planker og Bord er blevne disponerede til disse usædvanlig høie Priser, er dog kun forholdsvis mindre Kvantiteter indkjøbt i herværende Distrikt, idet Importørerne formene, at Priserne vil falde efter Midtsommer, og da de fleste Beholdninger hersteds er forholdsvis vel fyldte, vil der ikke være noget større Behov for yderligere Tilførsel før senere hen i Sæsonen. De høiere Fragter fra Pitchpine-Havnene siden August Maaned har selvfølgelig havt Indflydelse paa denne Slags Vare, men Prisstigningerne er forholdsvis langt fra saa betydelige som for Træl last fra Østersøhavnene.

Under hele Aaret har Byggevirksomheden været meget stor, og da Veiret i November og December ikke har standset Arbeidet i fri Luft, har Sagbrugene arbeidet fuld Tid og med fuld Arbeidsstyrke, medens det i Almindelighed er

Tilfældet, at Arbejderne i disse Maaneder enten er uden Beskæftigelse eller kun delvis sysselsatte. Bygningskontraktørerne har haft gunstige Konjunkturer. Trælastimportørerne har ikke lidt Tab af nogen Betydning.

Fragterne fra Østersøen var i Begyndelsen meget lave, nemlig 22 sh. 6 d à 23 sh. pr. Stdr. Flere Tusinde Stdr. Planker og Battens blev tidlig i Aaret befragtede endnu billigere, og da der var liden eller ingen Udsigt til Bedring, blev saavel Dampskib som Seiltonnage bortfragtet til disse elendige Satser. Denne Tilstand forblev uforandret indtil August Maaned, da et forøget Behov for Dampskibe opstod saavel fra Østersøen som fra Middelhavet, hvorfor betydelig Tonnage blev bortfragtet til disse Fartsteder. Da samtidigt Efterspørgselen for Tonnage ogsaa tiltog fra Golfen og de nordatlantiske Havne, obtinerede selvfølgelig Rederierne mere betalbare Frægter. Mange Dampskibe, der under Vaaren og Sommeren havde seilet for 21 sh. 6 d à 22 sh. 6 d pr. Stdr. erholdt for Høstreiserne 35 sh. og indtil 40 sh. Henimod Midten af November var imidlertid Behovet tilfredsstillet, og ved Skibsfartens Ophør paa Østersøen var Fragtsatserne for største Delen de samme som under de tidligere Aarsslutninger.

I 1896 besøgte Havnen af:

	46 norske Skibe drægtig	18 233 Tons	
mod 41	— — —	15 686	— i 1895
og af 4	svenske — —	873	—
mod 7	— — —	2 656	— i 1895

Det norske Dampskib „Færder“, som i 1895 begyndte en regelmæssig Fart mellem det østlige Norge og Aberdeen og Dundee har vedligeholdt Farten under hele Aaret og landsat hersteds 1 067 Tons Papir fra Skien samt 1 087 Tons Træmasse. En anden liden Dampbaad bragte 194 Tons Papir direkte fra Skien, altsaa var Totalindførselen af Papir i 1896 1 261 Tons mod 543 Tons i 1895 og af Træmasse i 1896 1 087 Tons mod 443 Tons i 1895.

Is. Syv Skibe bragte 1 540 Tons Blokis fra Norge imod 1 381 Tons i 1895, eller en Forøgelse af 159 Tons.

Af Marbledust indførtes fra Stavanger 89 Tons.

Af Egebark indførtes fra Carlshamn 79 Tons imod 128 Tons i 1895.

I 5 smaa Fartøier overførtes 164 Tons Tomflasker samt 37 Tons Fyrstikker fra Gøteborg.

Jute. Som bekjendt er denne Vare Stedets vigtigste Indførselsartikel. Omendskjønt Juteindustrien, der betragtede Dundee som Hovedstedet for denne Art Textil-Fabrikation, nu har fundet Veien til alle Lande, indtager dog endnu Dundee den vigtigste Plads for denne Industrigren og frembringer næsten Halvparten af den hele Produktion fra dette Raamateriel, hvorefter Indførselen ikke har aftaget, sammenlignet med den Tid, da Dundee var Enepladsen for Spinding og Tilvirkning af Jutegods.

Til Dundee indførtes af Jute

i 1886	790 115	Baller	i 1892	938 277	Baller
- 1887	1 006 359	—	- 1893	833 813	—
- 1888	1 013 148	—	- 1894	1 189 757	—
- 1889	1 205 730	—	- 1895	1 470 795	—
- 1890	1 260 019	—	- 1896	1 147 594	—
- 1891	1 234 440	—			

Af sidste Aars Indførsel kom 1 029 143 Baller fra Kalkutta og 118 451 fra Chittagony og beskjæftigede 33 Dampskibe drægtig 85 835 Tons samt 12 Seilskibe drægtig 28 515 Tons fra Kalkutta, og 3 Dampskibe drægtig 6 011 Tons samt 4 Seilskibe drægtig 7 347 Tons fra Chittagony; en samlet Tonnage af 127 709 Tons.

Priser. For Jutespinderierne var Aaret 1895 særdeles gunstig og høieste Pris for de bedste Mærker var £ 10 til £ 12. 10. pr. Ton. Disse heldige Konjunkturer vedblev under heromhandlede Aars første Maaneder, men da der indløb Beretninger om en mindre heldig Høst, blev Priserne stivere, og har der senere været en betydelig Fluktuation, der endte i en Prisstigning af £ 2 à £ 3 pr. Tons. Den nye Høst aabnedes med nogle Prøvepartier for £ 12 à 12. 10., men Priserne varierede fra £ 13, £ 13. 10., £ 14. 15., £ 15. 5. Ved Aarets Slut var der atter en Nedgang indtil £ 13. For den fineste Jute blev betalt indtil £ 19. 10.

Fragter. Fragterne paa disse Farvande har været lavest mulige og blev der accepteret 12 sh. 6 d pr. Tons af 5 Baller lig med 52 Kubikfod, selvfølgelig kun af de største Dampskibe forsynede med de nyeste Maskinerier og Apparater af enhver Slags. Efter Oktober Maaned steg Fragterne til 18 sh. 6 d à 20 sh. pr. Ton fra Kalkutta. Seilskibe via Cap det gode Haab obtinerede 19 à 20 sh. pr. Ton.

Flax Hamp. Codilla. Indførselen af dette Slags Raamateriel var meget mindre end i 1895.

I 1896 bragte	85	Fartøier	dr.	67 171	R.-Tons	22 834	Tons
- 1895 —	103	—	-	77 868	—	30 643	—

Blot Dampskibe og disse for Størstedelen hjemmehørende i Dundee er beskjæftigede i denne Fart.

Priser. Med Hensyn til Flax har Priserne været meget favorable for Spinderierne næsten under hele Aaret. Allerede tidligt var det bekjendt, at Høsten vilde blive god, og at man kunde stole paa forholdsvis lave Fragter og god Kvalitet. Disse Forudsætninger har slaaet til, og Priserne varierede meget lidt for en lang Tid. De flaaue Konjunkturer, specielt med Hensyn til Seildug, har forhindret altfor stor Indførsel og denne har været mindre end i 1895. Tougværk har havt god Efterspørgsel og til vel vedligeholdte Priser.

Ved Aarets Slutning stillede Priserne sig saaledes:

Riga K ordinary £ 17. 10, Riga W £ 17, Betjesky finest £ 29 til 30, Jarapol £ 25.

T o w s. Rjelf No. 1 £ 23, Nowgorod 8—10—2—10 £ 25 til £ 28, Archangel No. 1 £ 26—27.

Fragterne var meget lave ved Sæsonens Begyndelse, medens ved Aarets Slut, da Forretningerne tog et betydeligt Opsving, blev adskilligt højere Rater betalt. Fra Østersøen obtineredes i Begyndelsen kun 13 à 15 sh., nogen Tid senere 17 sh., idet nogle faa Skibe sluttedes for 20 sh. Fra Archangel erholdtes 25 sh. for Flax og 35 sh. for Codille.

Sæl- og Hval-Fangst. I 1896 viste blot 2 af Hvalfangstturene sig lønnende forsaavidt som Udgifterne blev dækkede, nemlig for Dampskibene „Active“ og „Nova Zembla“s Vedkommende, hvoraf det førstnævnte gik til Grønland og det sidstnævnte til Davisstrædet.

De trende Dundee Fartøier „Diana“, „Balaena“ og „Esquimaux“ kom tilbage uden Fangst. Alt i alt udrustedes fra Dundee 8 Skibe. Sælfangsten ved New Foundland var ikke stor. Totalantallet dræbte Sæl var 13 796 til Værdi £ 3 000. Grønlandsfisket repræsenterede en Værdi af £ 9 000 (regnet efter £ 2 300 pr. Ton Hvalben og £ 18. 10. pr. Ton Olje) sammenlignet med £ 16 000 i 1895. Udbyttet for de 3 Fartøier, der gik til Davisstrædet udgjorde £ 5 000.

Resultatet af de forskellige Reiser stillede sig saaledes for Fartøiernes Vedkommende:

Grønland.

Dampskibet	„Active“		4	Hval	40 Centn.	Ben	45 Tons	Olje
—	„Polar Star“		1	—	12	—	20	—
—	„Terra Nova“		1	—	12	—	20	—
—	„Diana“		-	—	-	—	-	—
—	„Balaena“		-	—	-	—	-	—

Davisstrædet.

Dampskibet	„Nova Zembla“		2	Hval	20 Cwts.	Ben	40 Tons	Olje
—	„Eclipse“		1	—	14	—	20	—
—	„Esquimaux“		-	—	-	—	-	—

New Foundland.

„Esquimaux“		8 500 Sæl
„Terra Nova“		5 000 —

Fra ovenstaaende Opgaver fremgaar, at Resultatet af Ishavsfiskerierne var mislykket og da flere af Rederierne har havt store Tab gjentagne Gange, averteres nu nogle af Dampskibene tilsalgs.

I 1895 var Udbyttet 33 886 Sæl, 14 sorte Hval.

Priserne stillede sig omtrent lige med Aaret 1895. For Sælskind har imidlertid Priserne været lavere. To store Partier af Skind fra New Foundland skal være bleven solgt for 5 sh. à 5 sh. 6 d pr. Skind uassorteret. God klar

Sælolje solgtes for £ 22. 0. 0 pr. Ton, medens Hvalolje blot opnaaede £ 18.0.0 à 19. 0. 0 pr. Ton. Hvalben har Vanskelighed ved at opnaa en Pris af £ 2 000. 0. 0 pr. Ton; i Begyndelsen af Aaret var Prisen indtil £ 2 350. 0. 0 pr. Ton.

Esparto. 20 Dampskibe bragte 13 029 Tons Esparto til Papirfabrikation, hvoraf 8 508 Tons fra Spanien og 4 521 Tons fra Afrika. I 1895 indførtes i 22 Dampskibe 12 531 Tons, altsaa i 1896 en Forøgelse af 498 Tons.

Skibsbyggeri. Paa samme Tid som det ikke kan siges, at Skibsbyggeriet i Dundee har aftaget i nogen væsentlig Grad i Aaret 1896, viste der sig heller ikke paa den anden Side nogen Forbedring.

I 1895 byggedes 9 Skibe, dr. 8 132 Tons,
- 1896 — 8 — — 4 813 —

Da Skibsbyggerne nu har været heldige nok til at erholde Ordre for flere Fartøier af større Dimensioner er der kommet nyt Liv i denne Industrigræn, og Værfterne har fuldt op at gjøre.

Glasgow. Priserne paa Staal og Jern var:

	Begyndelsen af Aar 1896.	Slutningen af Aar 1896.
Iron angles pr. Ton	£ 4. 15. 0	£ 5. 6. 3
Do. plates - „ -	5. 0. 0	5. 11. 3
Steel angles - „ -	4. 15. 0	4. 17. 6
Do. plates - „ -	5. 0. 0	5. 5. 0

Nye Jernskibe af omtrent 1 200 R.-T. betaltes ved Aarets Begyndelse med £ 8. 13. 6 pr. Ton og ved Slutningen af Aaret med £ 9. 2. 6 pr. Ton. Staa skibe betaltes med henholdsvis £ 8. 13. 6 og £ 9. 0. 0 pr. Ton.

Dampmaskiner kostede pr. nominel Hestekraft £ 35. 0. 0 i Januar Maaned og £ 37. 0. 0 i December Maaned.

Skibstømmermænd erholdt 8 d pr. Time i Arbeidsløn og mekaniske Arbeidere $7\frac{1}{4}$ d pr. Time.

The Napier Shipping Co. existerer ikke mere, men Efterfølgerne DHrr. Glen & Co. fortsætter Farten mellem Gøteborg og Glasgow med et norsk Dampskib hver 14de Dag eller 3 Uger.

DHrr. Løfler & Søn i Gøteborg har etableret en Dampskibslinie mellem Gøteborg og Manchester med 2 norske Dampskibe, hvilke paa Hjemreisen anløber Glasgow. Den hidtil opkrævede Afgift af 4 d pr. Ton udskibet Kul fra Clyden er nedsat til 2 d pr. Ton Last, medens Bunker-Kul, der før var fri, nu er belagt med en Afgift af 1 d pr. Ton.

Is. Af Is indførtes i 1896 19 220 Tons mod 13 794 i 1895, og overførtes fra Norge i 27 norske Dampskibe, 9 norske samt 2 svenske Dampskibe. Kvaliteten var udmærket, men Priserne holdt sig lave under hele Saisonen. Ved Saisonens Aabning betaltes 7 sh. 9 d til 8 sh. Under Sommeren med Dampskibe obtineredes 10 sh. 6 d—10 sh. 9 d pr. Ton. I August Maaned betaltes 2 à 3 Dampskibsladninger med 12 sh. à 14 sh., men fra September

indtil Aarets Slutning var Priserne igjen 9 sh. 6 d à 10 sh. pr. Ton leveret. Af Kvæg indførtes fra Nordamerika og Kanada 67 739 og af Faar 34 282. Fra Island indførtes 6 000 Faar.

Kul. Priserne var ved Aarets Begyndelse meget lave, og Grubeierne fandt sig nødsagede til i Marts Maaned at nedsætte Grubearbeidernes Dagløn fra 4 sh. 6 d til 4 sh. Først i Juli Maaned indtraadte nogen Stigning, som vedvarede indtil November, da Daglønnen atter forhøiedes til 4 sh. 6 d. Kulpriserne var for:

Dampskibskul	7 sh. 6 d—7 sh. 9 d
Splint	6 - 9 —7 -
Ell	6 - 9 —7 -
Main	5 - 10 —6 - 3 -

alt pr. Ton f. o. b. Glasgow.

Fra Norge indførtes til Glasgow i 1896:

	Kvantitet.	Værdi.
Havre	300 cwts.	£ 85
Hø	267 Tons	- 1 581
Papir og Træmasse . .	19 505 „	- 15 712
Halm	6 „	- 16

Grangemouth. Totalværdien af Indførselen fra Norge og Sverige beløb sig i 1896 til £ 379 354, hvilket viser en Tilvæxt af £ 103 869 sammenlignet med foregaaende Aar.

Totalværdien af Udførselen til de forenede Riger beløb sig til £ 431 007 og viser saaledes ogsaa en Forøgelse, nemlig af £ 63 893 mere end i 1895.

	Fra Norge.	Fra Sverige.
Af toldfrie indførtes til en Værdi af	£ 251 050	£ 128 176
- toldpligtige	- 125	- 3
Tilsammen	£ 251 175	£ 128 179

	Til Norge.	Til Sverige.
Der udførtes for	£ 321 988	£ 98 941
tilsammen £ 420 929, samt Colonialgods for £ 10 078, tilsammen	£ 431 007	

Havnen blev under Aaret 1896 besøgt af 298 norske Skibe, hvoraf 190 Dampskibe, og af 66 svenske, hvoraf 11 var Dampskibe.

Kulexporten beløb sig for Aaret til 1 260 481 Tons, udvisende en Forøgelse fra 1895 med 29 070 Tons.

Rujern. Exporten af Rujern beløb sig til 44 000 Tons, udvisende en Aftagen af ca. 1 000 Tons.

Hø. Importen fra Norge tiltager fremdeles, i 1896 saaledes med 1 348 Tons, idet der importeredes 2 552 Tons i 1896 mod 1 204 Tons i 1895.

Følgende Opgave udviser Kvantitet og Værdi af Gods importeret fra Norge til Grangemouth under Aaret 1896:

	1895.	1896.	Forøgelse.	Formindskelse.
Tyttebær . . .	5 025 Gallons	1 320 Gallons		3 703 Gallons
Sneller i Sække	745 Sække	2 785 Sække	2 040 Sække	—
Flasker i Matter	13 763 Matter	15 620 Matter	1 857 Matter	—
— løse . . .	8 881 Gross	13 993 Gross	5 112 Gross	—
Smør	13 893 Casks	21 012 Casks	7 119 Casks	—
Fyrstikker . .	11 916 Kasser	12 772 Kasser	156 Kasser.	—
Glas	1 011 —	1 375 —	364 —	—
Hesteskosøm . .	11 747 —	8 881 —		2 866 Kasser
Flesh	3 Tons	—	—	3 Tons
Stole	1 145 Stkr.	1 045 Stkr.		100 Stkr.
Maskineri . . .	16 Tons	39 Tons	23 Tons	—
Sild	—	115 Tønder	115 Tønder	—
Lægter	400 Bundter	775 Bundter	377 Bundter	—
Kassebord . . .	90 Loads	94 Loads	4 Loads	—
Stolper	73 —	26 —	—	47 Loads.
Tomme Fade	12 799 Fade	3 718 Fade	—	9 081 Fade
— Kasser	948 Kasser	724 Kasser	—	224 Kasser
Telefoner . . .	71 —	43 —	—	28 —
Skrabjern . . .	12 Tons	—	—	12 Tons
Washboards . .	100 Bundter	—	—	100 Bundt.
Borde	—	62 Borde	62 Borde	—
Kommoder . . .	1 Kommode	—	—	1 Kommode
Tare (Klinte)	801 Qrs.	248 Qrs.	—	553 Qrs.
Trækul	39 Tons	38 Tons	—	1 Ton
Fisketran . . .	719 Tønder	913 Tønder	194 Tønder	—
Værktøi	58 Kasser	65 Kasser	7 Kasser	—
Amykos	6 —	—	—	6 Kasser
Staal	2 Tons	1 Ton	—	1 Ton.
Dreiede Trævarer	148 Kasser	179 Kasser	31 Kasser	—
Listeværk og Rammer				£ 51
Faareuld				- 8
Forarbejdede Varer				- 7 974
Uforarbejdede —				- 277

Følgende Opgave udviser Kvantitet og Værdi af Gods importeret fra Sverige til Grangemouth under Aaret 1896:

Smør	350 cwts.	£ 1 750
Bark	1 800 —	- 540
Røjern	95 Tons	- 238
Papirmatériale	2 690 —	- 21 845
Trælast, huggen Furu	727 Loads	- 1 001
— saget	55 457 —	- 102 388
Stav	276 —	- 414

Granton. Fra Norge indførtes til Granton:

	1895.	1896.	Forøgelse.	Formindskelse.
Planker og Battens	3 191 Loads	2 762 Loads	—	429 Loads
Pitprops	808 —	1 325 —	517 Loads	—
Salt Fisk	—	49 Tons	49 Tons	—

	1895.	1896.	Forøgelse.	Formindskelse.
Træmasse	1 357 Tons	2 049 Tons.	692 Tons	—
Furustav	—	887 Loads	887 Loads	—
Papir	255 —	500 Tons	245 Tons	—
Brændevin	—	23 Fade	23 Fade	—
Fyrved	—	228 Loads	228 Loads	—
Tran	—	46 Tønder	46 Tønder	—
Tomme Kasser . .	—	32 Kasser	32 Kasser	—

Til Norge udførtes fra Granton:

Dampkul	3 853 Tons	4 101 Tons	248 Tons
Maskineri	—	230 —	230 —
Jern	—	375 —	375 —

Peterhead. Som i de tidligere Aar var ogsaa i 1896 Sild Stedets eneste Udførselsartikkel, og var Tyskland og Rusland de væsentligste Konsumenter deraf.

Til Tyskland udførtes	139 640 Tønder
- Rusland	— 32 260 —

Desuden afskibedes omtrent 30 000 Tønder til Leith og derfra hovedsagelig til Tydskland.

Den samlede Export udgjorde saaledes: 201 940 Tønder eller omtrent 10 700 Tønder mere end i 1895. Til Tydskland forøgedes Udførselen med 11 287 Tønder og til Rusland med 1 285. Norske og svenske Fartøier deltog i denne Udførsel med 94 831 Tønder. Fragterne stillede sig lige med dem i 1895, nemlig 1 sh.—1 sh. 6 d pr. Tønde.

I n d f ø r s e l. Den fornemste Indførselsartikkel var Trælast, for Størstedelen fra Norge og Sverige og næsten udelukkende i norske og svenske Fartøier.

Af Stav indførtes 1 001 Std., Battens 958 Std., Spirer 19 Std., Ved 118 Std., Square Trælast 153 Std., tilsammen 2 249 Standard.

Middelfragterne var 32 sh. sammenlignet med 30 sh. i 1895.

Priserne vare:

Square Trælast	£ 7. 5. 0 pr. Std.
Deals og Battens	- 7. 0. 0 - ”
Stav	- 2. 10. 0 - 1 000 Fod.
Af Salt indførtes	10 629 fra Liverpooldistrikt,
- ” —	1 010 - Middlesbro,
- ” —	825 - Ivitza.

Tilsammen 12 464 Tons.

Deraf indførtes 2 630 Tons i norske og svenske Skibe. Fragt fra Liverpool var 4 sh. 6 d og fra Ivitza 8 sh. pr. Ton.

Af Is indførtes to Ladninger fra Norge, tilsammen 242 Tons.

Skibsfart. I Aarets Løb ankom 72 norske og svenske Fartøier, dr. 17 593 Tons, hvilket er 4 Skibe mindre og 734 Tons mere end i 1895.

Af Sild opfiskedes ved Peterhead og Boddam 165 996 crans eller 2 269 crans mindre end i 1895. Deraf blev „branded“ 87 519 Tønder eller 14 296 Tønder mindre end i 1895. Den opfiskede Vare var for Størstedelen af ringere Kvalitet. Priserne for fersk Sild varierede fra 3 sh. til 21 sh. 6 d, hvilket er noget lavere end i 1895. Gjennemsnitspriserne var: Juli 8 sh. 11 d, August 12 sh. 9 d og September 17 sh. For saltet Sild var Gjennemsnitspriserne for:

Crownfulls	24 sh.
Mattiefulls	15 sh. 6 d
Spents	13 sh.
Matties	11 sh.

Under Aarets Løb paabegyndtes en Udvidelse af Havnen, der vil kunne rumme 200 à 300 Fiskebaade mere end før. Den i tidligere Indberetninger omtalte Molo fortsættes og vil snart være færdig.

I. W. Tornøe.

Melbourne.

Aarsberetning dateret 2 Marts 1897.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter £
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	2	2 235	-	-	2	2 235	-	-	2 070
” Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	4	3 118	-	-	4	3 118	-	-	4 101
” Sverige til Vicekon- sulsstationerne . . .	5	4 168	-	-	5	4 168	-	-	5 718
” andre Lande til Ho- vedstationen	29	36 261	-	-	29	36 261	-	-	15 674
” andre LandetilVice- konsulsstationerne .	23	24 710	4	2 236	27	26 946	-	-	7 914
Ialt	63	70 492	4	2 236	67	72 728	32	45 719	35 477
II. Afgaaede:									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	23	31 165	9	8 063	32	39 228	-	-	13 813
” andreLande fraVice- konsulsstationerne .	23	25 590	11	6 768	34	32 358	-	-	8 632
Ialt	46	56 755	20	14 831	66	71 586	32	46 267	22 445

For Havari eller Ordre ankom 2 Skibe dr. 1 379 Ton. Af svenske Skibe ankom 10 dr. 4 021 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. £ 109. 15. 7, ved Vicekons. £ 98. 1. 0, hvoraf tilfaldt Konsulen £ 49. 0. 6. Af svenske Skibe ved Hovedst. £ 3. 14. 8, ved Vicekons. £ 10. 6. 5, hvoraf tilfaldt Konsulen £ 5. 3. 2. Ialt tilfaldt Konsulen £ 167. 13. 11. Expeditionsafgifter, norske £ 10. 1. 8, svenske £ 2. 14. 9, fælles £ 0. 13. 6.

Intet svensk Dampskib besøgte Distriktet i 1896.

Af foranstaaende Tal sammenlignet med Opgaverne fra det foregaaende Aar fremgaar, at Norges Skibsfart paa Distriktet tiltog med 54 Fartøier og 58 105 Tons, og Sveriges med 10 Fartøier og 4 021 Tons.

Almindelig Oversigt. De økonomiske Forhold arter sig meget forskjelligt inden de tre Kolonier, hvoraf dette Distrikt bestaar.

For Victoria begyndte det forløbne, ligesom det nærmest foregaaende, Aar, med berettigede Forhaabninger, der kun for en ringe Del realiseredes, og den nærmeste Grund var nu som da, at Hvedehøsten slog feil, hvortil iaar endvidere kom formindsket Afkastning af Fædriften. Imidlertid spores virkelig i de fleste Retninger nogen Fremgang, og der er meget, som tyder paa, at man gaar bedre Tider imøde. Saa vel Detail- som Engroshandelen ansees i 1896 at have givet bedre Udbytte end i det foregaaende Aar. Landets Totalimport er steget noget, medens Exporten holder sig omtrent stationær, saaledes som det fremgaar af nedenstaaende Tabel:

Import:

	1895.	1896.
Guld.	£ 1 427 364	£ 1 496 985
Uld	- 2 367 915	- 2 562 238
Hvede og Mel	- 62 141	- 98 728
Andre Varer	- 8 614 924	- 10 688 628
Tilsammen	£ 12 472 344	£ 14 846 579

Export:

	1895.	1896.
Guld.	£ 3 759 974	£ 3 309 549
Uld	- 5 151 153	- 4 959 404
Hvede og Mel	- 606 983	- 128 620
Andre Varer	- 5 029 622	- 5 800 945
Tilsammen	£ 14 547 732	£ 14 198 518

Værdien af fast Eiendom, der gennem nogle Aar havde faldt voldsomt, synes at have naaet sit Lavmaal i 1895, da den nedadgaaende Bevægelse standsede, og er iaar steget noget, om end kun ubetydeligt; Byggevirksomheden i Melbourne, der i flere Aar har været godtsom ophørt, er bleven gjenoptaget, dog kun i ganske liden Udstrækning; Aktier og Værdipapirer synes gennemgaaende at være stegne en Smule, og have været Gjenstand for jevn, ihvorvel

ikke synderlig livlig Omsætning. Engelsk Kapital har atter søgt til Victorias Guldminer, dog er de Summer, som hersteds iaar er anbragte, ganske forsvindende mod dem, som har gaaet til Western Australias Miner.

Koloniens Kredit er god og Kurserne paa dens Obligationer i Stigende, saaledes som det fremgaar af efterfølgende Opgave over Noteringerne for de sidste Dage af December Maaned i hvert af de sidste tre Aar.

		1894.	1895.	1896.
4	$\frac{0}{0}$ Obligationner	101 $\frac{0}{0}$	108 $\frac{1}{4}$ $\frac{0}{0}$	111 $\frac{0}{0}$
3 $\frac{1}{2}$	$\frac{0}{0}$ Do.	93 $\frac{3}{4}$ $\frac{0}{0}$	102 $\frac{0}{0}$	104 $\frac{0}{0}$

Statsindtægterne beløb sig for Aaret til £ 6 579 969, hvoraf Tolden indbragte £ 1 778 205.

Penge markedet var som i det foregaaende Aar rigelig forsynet og Renten lav, dog noget stigende mod Aarets Udgang. Medens der paa store Landeiendomme kunde erholdes Laan til under 5 %, var det fremdeles omtrent umuligt at erholde Laan mod rimelig Rente paa smaa Eiendomme; dette Forhold har man nu søgt at afhjælpe ved at indføre et Slags „Crédit Foncier“ System ved den herværende „Government Savings' Bank“, der raader over meget store Kapitaler, men Fremtiden vil vise, om dette virkelig kommer de smaa Brug tilgode. Landeiendommene synes at have en Tendents til at samles paa faa Hænder, noget, som kanske mest beror derpaa, at den store Jordegodsbesidder kan arbejde med Penge til 4 eller 5 %, medens de mindre maa betale mindst 10 %, og ofte adskillig mere. Et Par Familier sidder allerede inde med enaldeles urimelig stor Del af Koloniens opdyrkede Areal.

Medens i tidligere Aar samtlige større Banker i Melbourne have holdt ens Kurs, var dette ikke altid Tilfældet i 1896 og navnlig ikke i Aarets sidste tre Maaneder. Renten for Deposita paa 12 og 6 Maaneder blev holdt i respektive 3 $\frac{1}{2}$ % og 1 $\frac{1}{2}$ % indtil 1ste September, da tre af de største Banker nedsatte Aarsrenten til 2 $\frac{1}{2}$ %, medens de andre fremdeles gav 3 $\frac{1}{2}$ %, og i enkelte Fald 3 $\frac{1}{2}$ %.

I Melbourne Savings Bank betales kun 2 $\frac{1}{2}$ % for Beløb optil £ 100, 2 $\frac{1}{2}$ % for de næste £ 150, og intet for, hvad der overskyder £ 250. Den almindelige Diskonto for kortsigtige Vexler var i Aarets første tre Kvartaler 6 % og for langsigtige 7 $\frac{1}{2}$ % à 8 %, men i sidste Kvartal for det meste noget lavere. Et Slags Maal for Pengetransaktionernes Omfang har man i Opgaverne fra Bankernes „Clearing House“; gennem samme passerede i 1890 Papirer for £ 315 190 000; i 1894 var Beløbet knap £ 126 181 000, men i 1895 steg det atter til £ 130 787 000 og i 1896 til noget over £ 140 000 000.

Redegjørelsen for saantlige Banker udviser, at i Aarets Løb steg Beløbet af Balancerne paa Op- og Afskrivningsregning med over £ 1 500 000, medens Beløbet af faste Deposita reduceredes med over £ 1 000 000.

For Vexler paa London beregnedes følgende Kurser:

				Ved Kjøb.			Ved Salg.		
				Sigt- vexler.	30 Dages Sigt.	60Dages Sigt.	Sigt- vexler.	30 Dages Sigt.	60Dages Sigt.
Fra	1	Januar	til 22 Januar .	99 ⁷ / ₈	99 ⁶ / ₈	99 ³ / ₈	101 ¹ / ₈	100 ⁷ / ₈	100 ⁵ / ₈
-	22	—	- 5 Oktober .	100	99 ⁷ / ₈	99 ⁶ / ₈	101 ² / ₈	101	100 ⁶ / ₈
-	5	Oktober	- 31 Decbr.	99 ⁶ / ₈	99 ⁵ / ₈	99 ⁴ / ₈	101	100 ⁶ / ₈	100 ⁴ / ₈

Af Fallitter var der i 1896 relativt ganske faa, og Forholdet mellem Aktiva og Passiva var gjennemgaaende heldigere end i de foregaaende Aar, idet Underbalancernes Totalsum kun udgjorde £ 502 195, mod £ 2 271 275 i 1895.

Af nye industrielle Foretagender sattes saagodtsom intet igang, derimod paagik betydelige offentlige Arbejder, navnlig Bygning af Kloaker i Melbourne og Regulering af Yarrafloden, hvilket i Forbindelse med Udvandringen til Western Australia, lettede Arbeidsmarkedet, saaledes at man iaar har været omtrent fri for de vanlige Klager over Arbeidsløshed. Daglønnen har ogsaa snarere gaaet op end ned, men er dog, i Forhold til, hvad det koster at leve her, ingenlunde høi. Udsigterne for det kommende Aar kunne i det hele taget neppe kaldes mere end middels gode, uagtet Veiriget den sidste Maaned har været særdeles favorabelt for Landmandens Bedrift.

For Tasmania var det forløbne Aar et særdeles gunstigt. Statsindtægterne, der for Aaret var beregnede til £ 768 790, steg til £ 807 696, og Budgettet gav et stort Overskud, tiltrods for at ca. £ 250 000, et for dette lille Land betydeligt Beløb, blev anvendt til offentlige Arbejder. Bergværksdriften og Agerbruget gav godt Udbytte, og en Mængde nyt Land lagdes under Plougen. Exporten af Trælast tiltog, og der viste sig Tegn til, at Landets Industri, der hidtil har været høist ubetydelig, vil gjøre Fremskridt. Folkemængden var i stærkt Tiltagende, idet Antallet af Fødte var mere end dobbelt saa stort som Antallet af døde, og Overskuddet af Immigration over Emigration var større, end det har været paa mange Aar.

I Western Australia var Aaret, hvad man kalder en „boom“ Periode, det vil sige en Periode med rastløs Virksomhed, stor Omsætning, høje Priser og enorm Fortjeneste. Grunden til, at denne, lige til de senere Aar lidet paaagtede og godtsom folketomme, Koloni i senere Tid har gjort saa uhyre Fremskridt, er Opdagelsen af betydelige Guldleier næsten overalt i de Distrikter, som hidtil er blevne undersøgte. Blændet af det glimrende Held, som har fulgt enkelte lykkelige Guldgravere og nogle faa Minekompagnier, har engelske Spekulanter formelig overflømmet Landet med Kapital, og tør det uden Overdrivelse antages, at de allerede have nedlagt mere end £ 50 000 000 paa Guldminer i Western Australia. Det maa vel befrygtes, at en større Del af denne Kapital vil give lidet eller intet Udbytte, men den har som ved et Trylleslag skabt Liv og Virksomhed, reist Byer, bygget Jernbaner og Havne og tiltrukket en hel Del af Australias bedste og kraftigste Ungdom. Immigrationen og den hurtigt stigende Samhandel med Nabokolonierne gjorde Tonnagen af de Dampskibe, som i det foregaaende Aar havde besørget Trafikken, aldeles utilstrækkelig, og ca. 20 „tramp steamers“ maatte anvendes. I Løbet af de sidste fem Aar er Koloniens Export fordoblet og dens Import tredoblet. Paa et Aar — fra 30 Juni 1895 til samme Dato i 1896 — steg Folkemængden fra 89 550 til 122 420, og udgjør nu sandsynligvis mindst 150 000. Statsindtægterne for Aaret udgjorde £ 2 440 390 (hvoraf Tolden indbragte £ 996 812) mod £ 1 458 717 i det foregaaende Aar. Statsudgifterne beregnedes til £ 2 720 426, eller £ 896 563 mere end i det foregaaende Aar. Western Australia har allerede et Budget, der er betydelig større end South Australias, medens dets Statsgjæld, beregnet pr. Individ af Befolkningen, er betydelig mindre end i hin Koloni.

Post og Kommunikationer. I Aarets Løb er af den britiske Regjering afsluttet en ny Kontrakt med de to mægtige Dampskibsselskaber „Peninsular and Oriental“ og „Orient“ om Postføring til Australien, Indien og China, gaaende ud paa, blandt andet, at fra 1 Februar 1898 skal Posten føres mellem Brindisi og Adelaide i 686 Timer (svarende til 736 Timer mellem London og Adelaide) istedetfor som efter nugældende Kontrakt 780 Timer. Allerede nu have dog disse Selskaber anskaffet saa hurtiggaaende Dampskibe for disse Ruter, at de oftest bringer Posten frem tre til fire Dage før den omkontraherede Tid. For Postføringen til Australien har hvert af Selskaberne hidtil havt en Betaling af £ 85 000 pr. Aar og vil dette Beløb efter den nye Kontrakt kun blive ubetydelig formindsket.

Victoria havde ved Begyndelsen af Aaret 1896: 3 104 Miles Jernbane, 7 091 Miles Telegraflinie. Victorias Jernbaner er byggede med en Sporbredde af 5 Fod 3 Tommer, medens Banerne i New South Wales have 4 Fod 8½ Tommes Spor. For at undgaa Sporbruddet paa Linjen mellem Sydney og Melbourne er det nu foreslaaet at forsyne den Del af Banen, som falder inden Victorias Grændser med en extra indre Skinne.

I Hensigt at gjøre de hidtil ubebyggede, men naturligt rige Skov- og Bjergtrakter i Gippsland (Kolonisens sydøstlige Del), mere tilgængelige, vil man antagelig i den nærmeste Fremtid komme til at bygge flere smalsporede Baner, men der synes at raade stor Uenighed baade om Linjevalg og Sporbredde, og om hvad Slags Udstyr Banerne skulle gives.

I Tasmania vil Jernbanen fra Hobart til Glenora snart blive forlænget til et Punkt paa Vestkysten, antagelig til Strahan ved Macquarie Harbour, i hvis Nærhed findes flere rige Sølvminer. Den midterste og større Del af denne Bane vil føre gennem aldeles ubebyggede Skovtrakter.

Agerbrug og Fædrift. Hvedehøsten 1895—96 var den sletteste, som Kolonien til den Tid havde havt, givende kun ca. 5.16 Bushels pr. Acre, men Høsten 1896—97 blev paa Grund af usædvanlig tørt Veir endnu slettere og ansees ikke at have givet mere end ca. 4.12 Bushels pr. Acre eller knapt nok tilstrækkeligt for Koloniens eget Behov.

Da man ved høje Toldsatser har været afskaaret Adgangen til at importere Hvede fra Udlandet, have Priserne siden Begyndelsen af forrige Saison gennemgaaende været særdeles høje og stadig fluktuerende, eftersom Høstudsigterne vexlede, saaledes som det fremgaar af nedenstaaende Tabel:

	1895.				1896.			
Januar . . .	2 sh.	1½ d	til 2 sh.	3 d	4 sh.	3 d	til 5 sh.	½ d
Februar . . .	2 -	3 -	- 2 -	½ -	5 -	½ -	- 5 -	0 -
Marts . . .	2 -	½ -	- 2 -	2½ -	5 -	0 -	- 5 -	2 -
April . . .	2 -	2 -	- 2 -	4 -	5 -	2 -	- 5 -	0 -
Mai . . .	2 -	6 -	- 3 -	4½ -	5 -	1 -	- 5 -	1½ -
Juni . . .	3 -	3 -	- 3 -	1 -	5 -	0 -	- 4 -	1½ -
Juli . . .	3 -	1½ -	- 2 -	1½ -	4 -	10½ -	- 4 -	11 -
August . . .	3 -	0 -	- 2 -	10 -	4 -	9 -	- 4 -	10½ -
September . .	2 -	8 -	- 2 -	9 -	4 -	10 -	- 4 -	4 -
Oktobre . . .	2 -	9 -	- 3 -	11 -	4 -	6 -	- 5 -	7 -
November . .	4 -	1½ -	- 4 -	1 -	5 -	7 -	- 6 -	0 -
December . .	4 -	1 -	- 4 -	3 -	5 -	8 -	- 5 -	10 -

Exporten af Hvede aftog fra 768 660 Sække i 1895 til 1 259 i 1896, og af Hvedemel fra 282 890 Sække i 1895 til 18 941 i 1896.

Prima Hvedemel betingede ved Aarets Begyndelse ca. £ 10 pr. Ton, steg under betydelige Fluktuationer til £ 15 i November Maaned, men har senere for det meste været noget lavere, dog ikke under £ 14.

Ogsaa af Havre var Udbyttet misligt saavel i 1895—96 som 1896—97, og Priserne steg fra ca. 1 sh. pr. Bushels i Begyndelsen af 1895 til omtrent det tredobbelte gennem hele det forløbne Aar. Af denne Kornsort har ikke lidet været exporteret til Western Australia; men endnu langt større Mængder ankom hertil i Transit til hin Koloni fra New Zealand. Til Melbourne indbragtes fra Landsbygderne 257 796 Sække, mod 481 152 i 1895, medens der i Transit fra New Zealand og Tasmania ankom 205 465 Sække, mod 146 317 i 1895.

Af Byg avledes 715 627 Bushels i 1895—96, mod mere end det dobbelte i det foregaaende Aar. Priserne holdt sig høje, nemlig gennemgaaende omtr. 4 sh. 6 d pr. Bushel, og Mængden var ei tilstrækkelig for Landets Behov. En Ladning paa ca. 68 000 Bushels importeredes fra San Francisco. Den aldeles overveiende Del af det her i Kolonien dyrkede Byg anvendes til Malt, og Resten til Kvægfoder.

Afkastningen af Mais var ret god, derimod slog Ærterne aldeles feil.

Frugt- og Vinavl en gav gennemgaaende godt Udbytte. Et Aktieselskab under amerikansk Ledelse, der for endel Aar siden i Mildura ved Murrayfloden grundede et Settlement for Frugtavl, maatte indstille sine Betalinger, da dets Midler ikke svarede til de storartede Anlæg, som det havde paataget sig at istandbringe, men der var allerede nedlagt saa megen Kapital og Arbejde paa Foretagendet, at Regjeringen saa sig nødt til at træde støttende til, og forhaabentlig kunne Nybyggerne i Mildura nu anse sin Stilling sikret. Alene af Aprikoser avledes i det foregaaende Aar i Mildura over 700 Tons, der for det meste bragtes til Marked i tørret Tilstand. Ogsaa af Rosiner og Korinter produceres en hurtigt stigende Mængde.

Ved Beaconsfield, omtrent 30 Miles østenfor Melbourne, har en svensk Mand, Hr. Nobelius, for mindre end ti Aar siden grundet en Planteskole for Frugttrær, hvilken allerede skal være den største i Australien.

Ogsaa i Tasmania var Regnmængden mod Sædvane utilstrækkelig, saa Afkastningen saavel af Korn som af Frugt blev noget under et Middelsaars. Imidlertid har Agerbruget, der i hin Koloni længe havde været forsømt, i de sidste Aar gjort saa betydelige Fremskridt, og det dyrkede Areal blevet saa forøget, at der nu for første Gang er avlet nok af Kornvarer til Landets eget Forbrug. Af Æbler exporteredes 456 034 Kasser, hvoraf 142 041, til Værdi af £ 24 538 til England, og 366 856, til Værdi af £ 82 243 til New South Wales. Af Poteter exporteredes for £ 70 700, næsten udelukkende fra Koloniens nordvestlige Hjørne, hvor Potetesavl for Export har været drevet, fra den første Bebyggelse fandt Sted.

I Western Australia er Jordbruget endnu af forholdsvis underordnet Betydning, og det tørre Klima lægger store Hindringer iveien for

samme. Imidlertid er der utvivlsomt store Strækninger af Landet, som er vel skikkede for Agerbrug, og Frugtavlens har paa enkelte Steder i det sydlige givet storartede Resultater.

For Fædriften var det forløbne Aar ingenlunde heldigt. Denne Bedrifts Fremgang er hertillands væsentlig afhængig af rigelig og vel fordelt Nedbør, og i det forløbne Aar var Regnmængden 10 % mindre end i det nærmest foregaaende, der ogsaa var et tørt Aar, og hele 14% under et Middelsaars. Paa Grund af de mange Foranstaltninger til at samle og opdamme Vand, var man dog forskaanet for, som i tidligere tørre Perioder, at se Kvæget i Massevis omkomme af Tørst, men Græsgangene gav kun knap Næring, hvilket bevirkede betydelig formindsket Afkastning. Exporten af Smør, som fra en ringe Begyndelse i 1889—90 havde udviklet sig saa storartet, at den allerede i 1894—95 naaede ca. 11 500 Tons, aftog betydelig i de to sidstforløbne Aar, men er Udsigterne for den kommende Sæson udmærket gode.

Afkastningen af Uld var noget mindre end i det foregaaende Aar, og Priserne gennemgaaende lavere. Der omsattes i Melbourne ca. 268 000 Baller, mod ca. 273 000 Baller i det foregaaende Aar. Heraf skibedes:

Til England og Skotland	110 000	Baller
- Frankrige og Belgien	65 000	—
- Tydskland, Østerrige og Schweiz . . .	48 000	—
- De Forenede Stater og Kanada . . .	35 000	—
- Japan	1 000	—
medens for indenlandsk Regning købtes . .	9 000	—

Tilsammen 268 000 Baller

Skibningen til England har tiltaget betydelig, medens Tydskland i tidligere Aar har importeret noget større Mængder herifra. Exporten foregaar hovedsagelig i Aarets sidste tre Maaneder.

Exporten af frosset Faarekjød er en Bedrift, der i senere Aar har gjort næsten lige storartede Fremskridt som Smøreexporten, men ogsaa for denne Bedrift var det forløbne Aar mindre heldigt; der exporteredes kun 340 008 Faarekroppe, mod 355 439 i 1895, og Priserne, som opnaaedes i London, dreiede sig om 2 til 27/8 d pr. lb. mod 2 til 3 1/2 d i 1895. Saagodtsom den hele Export gaar til London, dog er der i senere Tid ogsaa aabnet Markeder, der tegner til at blive af Betydning, i Kapkolonien og paa Malta. Exporten af Fjærkræ og Æg var i 1896 meget mindre end i det foregaaende Aar, derimod exporteredes 1 319 000 Kaniner mod 513 000 i 1895.

I T a s m a n i a var Aaret for Fædriften et godt Middelsaar. Ogsaa denne Koloni exporterer nu Smør til England og kunde i det forløbne Aar deraf afsende 240 Tons. Som vanligt exporteredes en Mængde Stamfaar af fineste Race til de andre Kolonier, og opnaaedes for samme Priser, der maa kaldes storartede. En enkelt Væder solgtes i Sydney for £ 1 600, hvilket troligvis er den højeste Pris, som nogensinde er betalt for et saadant Dyr. En Flok af 12 Vædere, som skikkedes til Port Elizabeth, realiserede dersteds £ 438, og Gjennemsnitsprisen for de mange, der sendtes til Victoria, dreiede sig om £ 15 pr. Stk., medens flere af dem naaede over £ 100.

I Western Australia er Fædriften allerede meget betydelig. Der holdes nu ca. 2 500 000 Faar og over 200 000 Stykker Hornkvæg, men alligevel importeres en Mængde Kjød fra de andre Kolonier til Byerne i det sydlige.

For Bergværksdriften var 1896 et gyldent Aar i alle de tre Kolonier, som udgjør dette Distrikt. Særlig var Udbyttet af Guldminerne i Victoria tilfredsstillende. Efter at man først i 1851 havde begyndt at drive disse Miner, naaede Udbyttet allerede i 1853 sit Maximum med 3 150 021 oz., for derefter Aar for Aar (undtagen i 1867) at aftage og det temmelig hurtig, indtil det i 1891 var gaaet ned til 576 399 oz. Allerede i flere Aar var det talt om, at denne Bedrift snart vilde ophøre, da en Vending til det bedre indtraadte, og Udbyttet atter begyndte jevnt og hurtigt at tiltage, og er der i senere Aar bleven udvundet: I 1892 654 456 oz., 1893 671 126, 1894 716 954, 1895 740 086, 1896 805 087, hvilket sidste er et større Udbytte, end Minerne nogensinde have givet i de foregaaende tolv Aar. Forskjellige Faktorer have herved været medvirkende, men fornemmelig, at man i de gamle Minedistrikter har fundet særdeles rige guldførende Gange paa saadanne Dyb, hvor man tidligere fast troede, at Guldet enten slet ikke forekom eller ialfald kun yderst sparsomt. De bedste Resultater er i de sidste Par Aar vundne paa Dyb af over 1 000 og tildels over 2 000 Fod. Ved en enkelt Mine arbeides endog paa 3 310 Fods Dyb. Dernæst har man i Koloniens hidtil lidet kjendte østlige Del, hvor Urskogen gjør Fremtrængen yderst vanskelig, fundet flere nye rige Guldfelt, og endelig har Vanskeligheden ved at finde andet lønnende Arbejde drevet mange Folk til at paany gaa over tidligere udarbejdede alluviale Guldfelt, hvor man nu med billigere og forbedrede Arbeidsmethoder og under forandrede Vilkaar kan finde godt Udkomme. I Kvartsminerne er M'Arthur's og Siemen's Cyanideproces, der i sin Tid betegnede et stort Fremskridt, bleven afløst af en Methode, opfundet af Herrerne Sulman og Teed, kaldet „the bromocyanide system“, hvilket skal medføre betydelig Besparing.

Guldforekomstens store og for denne Koloni overveiende Betydning fremgaar af følgende Tal: Fra 1851 til og med 1896 er i Victoria udvundet 61 411 065 oz. Guld — eller henimod en Ton pr. Uge — til beregnet Værdi £ 245 635 916, medens Koloniens Kulgruber, der rigtignok først kunne regnes at være aabnede i 1892, hidtil kun have produceret ca. 750 000 Tons Kul, til Værdi £ 448 000, og al anden Bjergværksdrift inden Kolonien, væsentlig efter Antimon, Kobber, Tin og Bly, til Dato kun har andraget til en samlet Værdi af £ 1 089 000.

At Victoria i denne Bedrift indtager en ledende Stilling mellem de øvrige australiske Kolonier, fremgaar af følgende tabellariske Oversigt:

	Udvundet Guld i	1895.	1896. overslagsvis.
i Victoria	740 086 oz.	805 087 oz.	
Queensland	635 000 -	620 000 -	
New South Wales	360 165 -	300 000 -	
New Zealand	293 491 -	300 000 -	
West Australia	231 513 -	281 265 -	
Tasmania	54 964 -	64 165 -	
South Australia	47 343 -	27 516 -	
	2 362 562 oz.	2 398 033 oz.	

Antallet af dem, som ernære sig ved Bjergværksdrift i Kolonien Victoria, er nu 34 000, mod kun 23 500 i 1891.

I T a s m a n i a giver Bjergværksdriften stadig større Udbytte, og denne Koloni synes næsten helt at være forskaanet for den Svindel med Mineaktier, der ofte drives i de andre Kolonier. Driften paa Kobber er endnu ganske i sin Begyndelse, men tegner til at ville antage storartede Dimensioner. Følgende Tabel giver en Oversigt over Udbyttet af de tasmaniske Miner i de sidste to Aar:

	1895		1896	
	Mængde.	Værdi. £	Mængde.	Værdi. £
Guld . . .	54 964 oz.	218 935	64 165 oz.	236 250
Sølvmaln .	20 280 Ton	248 416	21 493 Ton	257 916
Tin . . .	3 330 „	209 790	4 800 „	288 000
Kobbermaln	58½ „	1 117	?	?
Kul . . .	29 900 „	23 918	35 500	26 625
702 176			808 791	

hvoraf fremgaar, at Bjergværksdriften i det sidst forløbne Aar, Kobber ei medregnet, gav et Udbytte, der var £ 106 615 større end i 1895. I Dividende af Mineaktier udbetaltes £ 157 462, mod £ 145 108 i 1895.

Af de tidligere anførte Opgaver over Guldudbyttet i Western Australia synes fremgaa, at samme ingenlunde svarer til den store Interesse, som Guldforekomsten i hin Koloni har vakt blandt Spekulanter i Europa, og den Kapital, som disse have nedlagt i samme. Hertil kan bemærkes, at Driften i Western Australia hidtil væsentlig maa betragtes som Forsøgsdrift og utvivlsomt berettiger til ganske store Forhaabninger, men paa den anden Side maa vistnok indrømmes, at det kun er et Faatal af de mangfoldige i de sidste Par Aar for Guldminedrift i Western Australia stiftede Aktieselskaber, der have Udsigt til at give et rimeligt Udbytte. Rygtet om den overordentlige Rigdom, som er fundet paa nogle faa Steder, har tydeligvis hjulpet samvittighedsløse Spekulanter til at lokke godtroende Folk, særlig i England, til at sætte sine Penge i en Mængde mere eller mindre værdiløse west-australiske Miner, og tør det formentlig antages, at Gjennemsnitsudbyttet af den Kapital, som i senere Aar er anbragt i Bjergværksdrift i Victoria og Tasmania, vil blive flere Gange større end af samme Slags Kapitalanbringelse i Western Australia.

Guldgraveriet („the alluvial digging“) er et haardt og møjsommeligt Arbeide, der vist i Almindelighed giver langt mindre pekuniært Udbytte, end man med samme Grad af Anstrængelse kan opnaa i de fleste andre Erhvervsgrene, men det har en særlig Tilløkkelse derved, at man stedse har Muligheden for storartet Held, og dertil er det et sundt Friluftsarbeide, ved hvilket man er sin egen Herre. Der arbeides i Almindelighed i Lag paa to, tre eller fire Mand.

Forsaaavdt Skandinaver agter at forsøge sig i dette, tør man ubetinget tilraade, at de foretrækker Viktoria fremfor Western Australia; thi i førstnævnte Koloni ville de ei alene have et bedre Klima og rigeligere Forsyning med Vand, men ogsaa Udsigt til bedre Udbytte. Tilladelsen til at lede efter Guld („miners right“) koster kun 5 sh. pr. Aar.

I foregaaende Parliamentsseason voteredes i Victoria £ 140 000, som i de følgende tre Aar skulle anvendes til Bjergværksdriftens Fremme. Af dette Beløb vil en større Del blive udlaant til Aktieselskaber og Enkeltmænd, £ 45 000 vil blive anvendt til at hugge Stier og Rideveje gennem Gippslands Skove, £ 7 000 til Dambygninger og Vandledninger ved Guldminerne og £ 3 000 til en Udstilling af Minemateriel.

Fr a g t m a r k e d e t. Ligesom i det nærmest foregaaende Aar var den interkoloniale Fart særdeles livlig med stærkt fluktuerende, og for det meste ret høje, Fragter. Derimod vare Udfragterne fra Australien, grundet paa indskrænket Afskibning af Hvede og Uld, usædvanlig lave, medens Hidfragterne havde en stærk Tendents til at hæve sig fra det Lavmaal, hvortil de vare komne i den nærmest foregaaende Periode.

Trælastfragterne hertil fra de forenede Riger, der i 1895 vare gaaede ned til 30 à 35 sh. pr. Standard, have, som forudsagt i forrige Aarsberetning, gaaet betydeligt op og holdt sig mellem 40 sh. og 62 sh. 6 d. I Begyndelsen af 1897 skal et norsk Skib paa ca. 1 300 Reg. Tons have erholdt 72 sh. 6 d fra Fredrikstad til Melbourne. Forøvrigt tage de forenede Rigers Fartøier nu kun liden Del i denne Fart, medens de engelske og tyske Skibe, som ere komne ind i den, vende tilbage Aar efter Aar. Ogsaa fra Montrose i Skotland gives en hel Del Trælastfragter til de australiske Kolonier.

Hidfragterne fra Puget Sound og fra K a n a d a vare lidt bedre end i det foregaaende Aar og dreiede sig om 37 sh. 6 d til 42 sh. 6 d pr. 1 000 sup. feet for de førstnævnte, og omkring 55 sh. til 57 sh. 6 d for de sidstnævnte; et norsk Skib ankom fra Three Rivers med 57 sh. 6 d, et andet fra Metis med 56 sh. 3 d. Fra Puget Sound (Port Blakely) ankom kun et norsk Skib, hvilket havde en Fragt af 41 sh; Føreren af dette Fartøj har om Farten givet følgende Oplysninger: Han var seilferdig fra Melbourne den 30te Marts, altsaa just paa den Aarstid, da her er vanskeligst at finde en Udfragt, men beregnede, at han ved at gaa i Ballast til Puget Sound og tilbage vilde komme hertil i den bedste Saison for en Uldfragt til Boston, hvilket ogsaa slog til. Han kom tilbage hertil den 17 Oktober og kunde allerede den 3 December afseile med fuld Last af Uld. Det var ikke at vente, at denne lange Seilads ud i Ballast og Retur med lav Fragt skulde give noget synderligt Udbytte. Fragten udgjorde dog ca. £ 1 700, medens Udgifterne i Port Blakely, inklusive Udtællinger til Mandskabet, kun androg til ca. £ 287, følgelig kunde en ret betydelig Remisse hjemsendes herifra af denne Fragt. I Port Blakely lastedes med eget Mandskab, og Fragtforskud var betinget kommissionsfrit, hvilke tvende Faktorer bidrog adskilligt til at forbedre Resultatet. Anledning til lignende Reise har staaet aaben for en Flerhed af norske Fartøier, men er kun bleven benyttet af ganske faa. I Almindelighed kan Trælastfragt fra Puget Sound kombineres med Opfragt af Kul til Honolulu, San Diego eller Wilmington, hvilket som oftest i nogen Mon vil forøge Udbyttet.

Stykgodsfragterne fra London og Hamburg have i flere Aar holdt sig ret lave, men turde dog fortjene fuld Opmærksomhed for Skibe, der befinder sig paa Afskibningsstederne. For Melbourne spørges der mest om store Skibe paa 1 200 til 2 000 Reg. Tons, men for Western Australia, Hobart og Launceston er der Anvendelse for en hel Del mindre paa 500 til 1 000 Reg. Tons, og da saadanne i senere Aar synes vanskeligere at erholde, naaes

for dem forholdsvis bedre Fragter. Særlig turde man anbefale Fragterne til Hobart, fordi denne Havn er god og billig, og fordi der herifra, saavel som fra forskellige Næbohavne, er begyndt en Export af „hardwood“, der tegner til at vilse antage større Dimensioner. Bark „Frej“ af Sundsvall, 303 Reg. Tons, erholdt saadan Last fra Adventure Bay nær Hobart, hvor der godtsom ingen Havneudgifter er, til Port Natal, med Fragt £ 580 lump sum uden Mæglerkurtag eller Adressekommission, frit Skib og £ 7 pr. Dag for Demurrage, hvilket i disse Tider maa kaldes en udmærket Fragt; og Bark „Barden“ af Porsgrund, 385 Reg. Tons, gjorde en Reise fra Hobart til Fremantle med Trælast til Fragt £ 425 lump sum, og er atter fragtet for lignende Reise fra Adventure Bay.

En Mængde Salt importeres til Melbourne mest fra Gloucester, men delvis ogsaa fra Liverpool, og næsten den hele Mængde gaar til Firmaet Henry Berry, som har sit Hovedsæde i Melbourne. Sammes Agent i England er: Laughland, Mackey & Baker, 50 Lime Street, London, ved hvilket Firma disse Fragter kunne sluttet. Der kan benyttes Skibe af en hvilken som helst Størrelse. Fragterne have varieret en god Del, men holdes i det hele meget lave, saa de ikke er synderlig værdt at reflektere paa uden for Skibe, som er bestemte for selve Lastepladsene.

Af Sukkerfragter hertil fra Java, hvilke i senere Aar mere og mere er gaaede over til Dampskibene, faldt der iaar atter nogle til Seilskibene, men tog Fartøier fra de forenede Riger heri ingen Del. Et norsk Dampskib var tilbuden 9 sh. pr. Ton, hvilket refuseredes. Fra Mauritius var Tilførselen meget betydelig og beskæftigede en hel Del Skibe, mest af Størrelse 500 til 600 Reg. Tons, og blandt disse to norske paa 435 og 553 Reg. Tons, hvilke havde respektive 18 sh. og 15 sh. pr. Ton i Fragt. I det hele holdt disse Fragter sig betydelig bedre i det foregaaende Aar. Man tillader sig at gjentage, hvad der er udtalt i forrige Aarsberetning, at et passende Dampskib paa 500 til 700 Reg. Tons maa antages at kunne med Fordel lægges i fast Rute mellem Melbourne og Mauritius; det er blot mærkeligt, at Ruten ikke allerede er optaget, thi dens Fordelagtighed ligger klart i Dagen. Der vil sandsynligvis gennem det hele Aar kunne erholdes fuld Last af Sukker hertil og Gjødningsstoffer („blood manure“ og Benmel) samt Stykgods tilbage, og i Nødsfald kan faaes Stenkul fra Newcastle, for hvilket pleier at betales ca. 13 sh.; skulde det i nogle faa Maaneder af Aaret skorte paa Last, vil der altid for en saadan liden Dampbaad være Anledning til nogen Mellemreise. Det mindste af de to ovennævnte Fartøier, som ankom hertil med Sukker fra Mauritius, afgik herfra til Sandalwood Island at laste Heste for Mauritius og havde herfor en særdeles god Fragt, nemlig £ 500 lump sum, fri for al Bekostning med Hensyn til Indredning for Hestene og deres Pasning og Fodring undervejs samt fri for Havneudgifter paa Lastepladsen. Fragter af denne Sort kan i Almindelighed kun den Kaptein erholde, der har fuld Dispositionsret over Fartøiet.

Paa Grund af mislig Hvedehøst saavel i 1895—96 som i 1896—97 var der ingen Hvedefragter i Markedet, hvilket atter bevirkede, at Skibe, der var hidsendte i Hensigt at erholde saadan Udfragt, maatte søge til Newcastle for Kul. Derved trykkedes Kulfragterne betydelig ned.

For Uld til Boston behøves aarlig endel mindre Seilskibe. Indtil for faa Aar siden vilde man ei gjerne have dem over 750 Reg. Tons, nu tager

man dem gjerne paa 1 000 Reg. Tons eller endog større. Jernskibe foretrakkes, da disse give Anledning til noget billigere Assurance, dog tages ogsaa gjerne gode Træskibe. Tre norske Skibe paa 988, 1 512 og 965 Reg. Tons tik i 1896 saadan Fragt til respektive £ 1 700, £ 2 250 og £ 1 200, det første i Begyndelsen af Aaret og de to sidste mod dets Slutning. Denne Fart har den Fordel, at den ikke slider haardt paa Fartøjerne samt bringer dem til en Havn, der er bekvemt beliggende for Erholdelse af Last over til England eller Skandinavien, hvorfra igjen kan tages Last til Australien. Naar intet Uheld indtræffer, lader det sig meget vel gjøre at indrette Jordomseilingen saaledes, at Skibet altid ankommer hertil i Uldsaisonen, og det er just, hvad et af de ovennævnte Skibe med godt Udbytte i en længere Aarrække har gjort.

Al Export af Talg foregik iaar som ifjor udelukkende med Stykgodstærtøier. Ellers vil her leilighedsvis være fuld Last af denne Vare at erholde for smaa Seilskibe, mest til Falmouth f. O., men de maa da tilbydes nogenlunde længe i Forveien, saa vedkommende Afskiber kan faa Tid til at arrangere Forretninger.

Kaurifragterne fra New Zealand til Europa, mest Glasgow og London, synes nu at være fastslaaede til en vis Norm af 50 sh. for saget Virke og 55 sh. for „logs“, og der turde i den nærmeste Fremtid kun leilighedsvis blive Tale om enten højere eller lavere Fragt. Skibningspladsen ligger jo i New Zealand, men disse Fragter nævnes her, da „The Kauri Timber Company“, der, saavidt vides, er eneste Afskiber for Europa, har sit Sæde i Melbourne, og Fragterne bedst sluttes her.

Fra Melbourne exporteres aarlig over 5 000 Heste til Indien, mest til Calcutta, for hvilke betales i Fragt ca. £ 7 til £ 8. 10. 0 for hver Hest, som bringes levende frem. I denne Fragt er indbegrebet Betaling for den fornødne Indredning, hvilken for hver Hest koster ca. 23 sh. inklusive Bro for Indlastningen; Træværket sælges i Indien efter endt Reise. Skibet maa desuden holde Vand, hvilket kommer paa omtrent 3 sh. pr. Hest, men Afskiberen besørger Pasning af Hestene samt Foder, dog maa Skibet holde Kost for Røgterne, af hvilke der trænges 3 for hver 100 Heste. Man regner, at for hver Hest vil der tiltrænges en Gulvflade af $9 \times 2\frac{1}{2}$ Fod, og Rummets Høide bør være 8 Fod, desuden vil Foderet for hver Hest bestå af ca. 60 Kubikfod. Der er omtrent tyve forskellige Afskibere af Heste i Melbourne, og kunne disse Navne paa Forlangende faaes opgivet paa Konsulatet.

For Jarrah og Karri fra Western Australia betales ca. 40 sh. pr. load, eller 50 engelske Kubikfod, til Europa, og ca. 35 sh. pr. load til Syd Afrika. Senest skal være kontraheret for 35 000 loads Jarrah eller Karri Sleepers fra Albany til Bahia Blanca, for hvilket betales 30 sh., eller noget derunder, pr. load. Afskiber er Firmaet „Torbay Sawmill Company“, Indehavere C. & E. Millar, Albany. Et norsk Fartøi paa 251 R. T. indtog af Jarrah fra Hamelin Harbour kun 222 loads, udgjørende à 35 sh. til Port Natal en Fragt af £ 388. Da Havneudgifterne i Hamelin Harbour var £ 36 og i Port Natal £ 60 med langt Ophold paa begge Steder, bliver dette ingen god Forretning.

Kystfarten var særdeles livlig, navnlig mellem Western Australia og de østligere Kolonier, saaledes at de regulære Dampskibslinjer ikke kunde magte

den med egne Skibe alene, men maatte anvende adskillige „tramps“. Der var til en Tid ei mindre end 17 engelske og 3 norske saadanne engagerede; de sidstnævnte paa resp. 958, 1406 og 1529 Reg. Tons havde i Maanedsfragt £ 650, £ 723 og £ 650, med frie Kul og Havneudgifter og almindeligt „Government Charter Form“. Til en Tid formaaede Dampskibsselskaberne at holde Stykgodsfragterne i 30 sh. pr. Ton fra Melbourne til Fremantle, men som oftest var de omkring 20 sh. Vore Dampskibe, ligesom alle andre fremmede, have vanskeligt for at konkurrere om Kystfragterne, fordi de ikke, ligesom de britiske Skibe, kunne undgaa Erlæggelsen af de høie Lodspenge ved Ansættelse af en „exempt master“, det vil sige en Skipper, som ved at underkaste sig en Lodsexamen har erholdt Ret til at lodse sit eget Skib. Det er dog egentlig kun for Anløb af Melbourne, at dette nu har nogen overveiende Betydning, thi i New South Wales er Lodspengene nylig blevne betydelig nedsatte, og desuden kan i hin Koloni ogsaa Udlændinge erholde Ret til Lodsning af eget Skib, medens man i Victoria, hvor Lodspengene fremdeles er aldeles urimeligt høie, reserverer denne Ret for britiske Undersaatter alene. I South Australia er Lodspengene nogenlunde rimelige, og i Western Australia og Tasmania eksisterer Lodspigten kun i ringere Udstrækning. Der findes her i Kolonien kun én norsk Skipperborger, der har Lodscertifikat for Victoria (og Nabokolonier), og denne har midlertidig været antaget som Fører af det ene af de ovennævnte Dampskibe. Befragterne af de to andre synes at have havt den Tanke, at de paa en eller anden Maade skulde kunne blive Lodspigten kvit, og da dette ikke viste sig praktikabelt, vil maaske Følgen blive, at vore Dampskibe udelukkes fra Kystfarten. Man er dog tilbøjelig til at tro, at de er istand til at konkurrere, selv om de betale Lodspengene, særlig om altfor hyppige Anløb af netop Melbourne kan undgaaes. Ved Maanedsbefragtning paa Australiakysten bør man altid søge at mage det saa, at denne udløber herude i en af Aarets sidste tre Maaneder, da altid god Fragt af Uld og Stykgods kan erholdes til Europa. Trods dette Aars usædvanlig lave Uldfragter kunde Befragterne af Dampskibet „Fram“ af Bergen, der i December Maaned afgik herfra til Dunkerque for der at afleveres, opnaa gennemsnitlig ca. 23 sh. pr. 40 Kubikfod, hvilket for dette Dampskib vil sige en Bruttofragt af £ 3 967. Beregnes Reisen til $2\frac{1}{2}$ Maaned, vil dette efter Maanedsfragt af £ 723 gjøre £ 1810; lægges hertil, hvad Kul og Havneudgifter kunne beregnes at ville andrage til, nemlig ca. £ 890, udkommer £ 2 700, altsaa reterer af Fragten £ 1 267, hvilket efter Fradrag af alle Omkostninger med Indlastning, Avertering, Kommissioner etc. endnu maa antages at have givet Befragteren en god Fortjeneste.

Et stort amerikansk Seilfartøj erholdt 15 sh. pr. Ton for Mursten etc. fra Melbourne til Fremantle, og et lidet norsk Do lump sum Fragt, svarende til 8 sh. pr. Ton d. w., fra Melbourne til Hamelin Harbour.

Guanofragterne fra Øer i Stillehavet til Australien holdt sig meget lave. Exempelvis betales fra Lady Elliots Island til Bluff, N. Z., kun ca. 15 sh. pr. Ton, og omtrent samme Fragt fra Surprise Island nær New Caledonia til Havne paa Østkysten af New Zealand eller til Tasmania. For faa Aar siden pleiede 20 sh. at ansees for den mindste Fragt, som herfor kunde akcepteres.

Kaurifragterne fra Kaipara til Melbourne var fremdeles lave, dog noget bedre end i det foregaaende Aar, nemlig op til 2 sh. 9 d. pr. 100 sup. feet og 6 d. extra for „logs“. Tvende Fartøier paa 500 R. T. have

hidindtil været de største, som have fundet Anvendelse i denne Fart, og have stadig maattet nøie sig med meget mindre Fragter end de andre; nu senest skal et Fartøi paa 700 Reg. Tons være befragtet for en enkelt Reise fra Kaipara til Melbourne. For Kauri til Fremantle blev buden 5 sh. 3 d og 5 sh. 6 d. Fra Greymouth til Melbourne med Last af „white pine“ erholdt et norsk Skib paa 324 R. T. i Marts Maaned 2 sh. 9 d; senere fik et andet paa 251 R. T. 2 sh. 10 d, og er nu atter sluttet for samme Reise for 2 sh. 10½ d, — Befragterne fra Kaipara ville gjerne i Certepartierne benytte Udtrykket „sawn timber“ istedetfor „sawn kauri timber“, for at bane sig Adgang til uden forøget Fragt at medskibe „white pine“, af hvilken Træsart der ogsaa findes adskilligt i Kaipara. I raa Tilstand, som den kommer fra Sagbruget, er denne betydelig tungere end Kauri, men naar begge er vel tørrede, er Forskjellen langt mindre. At acceptere Udtrykket „sawn timber“ fra Greymouth er end farligere, da der fra denne Havn skibes, ihvorvel hidindtil kun i ringe Mængde, en Flerhed af Træsarter, og navnlig „Rimu“, der er betydelig tungere end „white pine“. Et svensk Fartøi paa 231 R. T. indtog i Kaipara 171 535 sup. feet White pine, og næste Reise fra samme Havn 201 996 sup. feet Kauri, men begge Dele turde antages at være ekstremt, da Lasten i første Fald var ganske raa, men i sidste usædvanlig tør; det viser dog, at man maa være meget forsigtig med disse Fragtslutninger.

For „blue gum“ fra det sydlige Tasmania betaltes ogsaa iaar kun 3 sh. til Port Adelaide, 3 sh. 6 d à 4 sh. til Dunedin, og ca. 5 sh. til Fremantle, men var det ofte vanskeligt at finde Farteier til de nævnte Fragter. „Blue gum“, saadan som den almindelig skibes, veier ca. 2.6 Tons pr. 1 000 sup. feet. Efter det Indtagende, som Barkskibet „Frej“ af Sundsvall tvende Gange fik af saadan Last, skulde Vægten pr. 1 000 sup. feet den ene Gang have udgjort 2.677 Tons og den anden Gang 2.564 Tons.

Da der mere og mere bliver Spørgsmaal om Fragt af australiske Træsarter, der hidtil have været lidet paaagtede, antager man, at følgende Tabel over Vægten af saadanne i tør Tilstand turde have sin Nytte. Den faar dog kun betragtes som tilnærmelsesvis rigtig, uagtet de fleste af Opgaverne angivelig skrive sig fra Undersøgelser foretagne for en Del Aar siden i New Zealand under halv offentlig Kontrol; nogle faa Tal har man leilighedsvis erholdt af en i Skovbrug interesseret Mand, og til Sammenligning har man hidsat Vægten af nogle almindelig kjendte Træsarter efter „Lloyds“ Tabeller.

Vægten af de efterfølgende Træsarter, efter ea tre Aars Lufttørring, er funden at udgjøre pr. engelsk Kubikfod:

A. Træ fra New Zealand:

Kauri 38.96 engelske Pund*), Do., efter „Lloyds Register“ 34.31*), Kahikatea („white pine“) 30.43*), Rimu („red pine“) 39.25, Black Miro 72.39, Miro 65.13, Rata 65.13, Red Maple 61.82, Bel Mapan 60.14, Manuka 59.00, Titori 57.10, Kawai 55.11, Taraira 53.34, White Maple 51.24, Rewa-Rewa 48.92,

*) Ved en idag hersteds foretagen Veining af Kauri og Kahikatea, aflagrede i resp. 5 og 3 Aar, befandtes førstnævnte at veie 35 lbs. og sidstnævnte 28.96 lbs. I raa Tilstand er Kauri undertiden og Kahikatea ofte saa tung, at der ei kan tages fuld Dækslast af samme.

Jowai („black birch“) 48.62, Jawa 47.45, Kohi-Kohi 42.25, Maive 42.24, Kewaka 39.69, Red Birch 38.99, Mangi 38.70, Totara 35.17, Hinan 35.03, Moko 33.62.

B. Træ fra Victoria og New South Wales:

Box of Illawarra 72.91, Iron Bark 72.39 (71.37?), Forest Oak 68.43, Spotted Gum 66.77, Mahogany 64.20, Stringy Bark 60.67 (58.18?), Blue Gum 60.66, Black Butt 57.90, Mountain Pine 43.85, Red Cedar 28.86.

C. Træ fra Tasmania:

Blue Gum 64.50, Prickly Box 57.50, Native Box 54.28, Native Myrtle 53.73, Native Laurel 47.00, Blackwood 46.00, Pink Wood 43.88, Huon Pine 33.40, King Billy Pine, eller Whan 11.76.

D. Træ fra Western Australia:

Jarrah 63.12, Karri 61.31.

E. Andre Træsorter:

Greenheart 65.56 til 71.82, Teak 46.50 til 49.50, Engelsk Eg 51.72, Lærketræ 40.37, Pitch Pine 39.37, Oregon 37.51, Norsk Furu 35.00, Spruce 30.00.

Flere norske Smaartøier end tidligere have iaar taget Del i den australiske Kystfart og vistnok gjennemsnitlig havt nogenlunde godt Udbytte. Det er dog at beklage, at de ikke er komne tidligere, thi Farten er nu delvis tvunget over paa Dampskibene. Endnu turde der dog være noget at gjøre, men man maa erindre, at dette Marked ikke er stort, saa at et Par Skibe for meget let kan ødelægge Udsigterne for samtlige. Dernæst tør man anbefale, at alle Redere, der hidsende Skibe for Kystfart, skulde, som nogle af dem have gjort, overlade Skibets Bestyrelse i ét eller et Par Aar til nogen herboende Mand, aflønnet alene med vis Procent af Nettoudbyttet, for senerehen at lade vedkommende Kaptein helt disponere Skibet. At Redere i Hjemlandet slutte australiske Kystfragter, enten direkte eller gennem Mæglere i England, maa antages at i Regelen give mindre tilfredsstillende Resultat. For Kystfart herude bør selv smaa Seilskibe helst være forsynede med Dampwinch samt have Luger, der er mindst tolv Fod lange.

Hvalfangst i australisk Farvand har iaar kun været drevet med et enkelt Seilskib fra Hobart, hvilket, saavidt vides, havde middels Held. Der har dog været Tale om Anskaffelsen af et større og bedre udrustet Fangstfartøi for samme Rederis Regning, hvilket tyder paa, at Bedriften findes lønnende.

Havneforhold og Lodsvæsen. Yarrafloden kan nu ansees at til enhver Tid være tilgængelig for Fartøier med op til 20 Fods Dybgaende, og under høi Vandstand med 22 til 23 Fod.

Saa vel Warrnambool som Portland anløbes nu leilighedsvis af store Lastedampskibe, som der komplettere sin Last.

Lodspengene til Melbourne udgjør: Fra Søen til Hobsons Bay eller vice versa: for Seilskibe under Seil $4\frac{1}{2}$ d pr. Ton, for Seilskibe, som bugseres, $3\frac{1}{4}$ d, og for Dampskibe $2\frac{3}{4}$ d. Fra Hobsons Bay til Melbourne Wharf eller vice versa betales: for Seilskibe, som bugseres, 1 d, og for Dampskibe $\frac{3}{4}$ d.

For Dampskibe, som gaa lige fra Søen op til Melbourne Wharf, eller vice versa, er Taxten $3\frac{1}{4}$ d, alt pr. Register Ton

Om Forholdene i Fremantle er udførligere handlet i forrige Aarsberetning og i en tidligere herfra indsendt speciel Rapport, og skal kun tillægges, at man, saavidt mulig, i Certepartier for denne Havn bør se til at faa udelukket Losning ved „The pier“. Saavel „Owens Anchorage“ som den nye Havn er langt sikrere Lossepladse for Skibene.

Hvad „customary“ Losning vil sige i Melbourne, bliver antagelig snart afgjort ved Dom, idet et norsk Skib har anlagt Sag for at sætte igjennem Krav paa Liggedagspenge. Ifølge gjældende Havnereglement er den Tid, hvori et Skib med fuld Ladning af Trælast faar henligge og losse ved Kai i Melbourne:

for Skibe over 200 men ikke over 250 R. T. i 5 Hverdage	
- — — 250 — — — 300 — - 6 —	
- — — 300 — — — 400 — - 7 —	
- — — 400 — — — 500 — - 8 —	

For Skibe med anden Slags Ladning end Trælast beregnes Tiden saaledes:

for Skibe over 200 men ikke over 300 R. T. i 4 Hverdage	
- — — 300 — — — 400 — - 5 —	
- — — 400 — — — 500 — - 6 —	
- — — 500 — — — 600 — - 7 —	

i begge Fald med 1 Dag tillagt for hver følgende 100 Register Tons af Skibets Drægtighed. For Skibe, der ikke have fuld Last, beregnes Tiden forholdsvis.

Man synes berettiget til at slutte, at naar et Skib i Melbourne skal losse efter „custom of the port“, maa dette betyde, at det skal være udlosset inden Udløbet af de Dage, hvori det har Ret at ligge ved Kaien. Mange Kjøbmænd have dog ikke villet indrømme Rigtigheden heraf, men da de i Almindelighed ikke have nogen synderlig Interesse af at opholde Skibene, og da Losning her paa Stedet er bekvem, have de som oftest modtaget Lasten omtrent lige saa hurtigt, som vedkommende Skibs Mandskab har kunnet levere samme, og ialfald er der yderst sjelden blevet Spørgsmaal om mere end en eller et Par Liggedage, hvilket man ikke har fundet det lønnende at procedere om. Denne Gang synes imidlertid Parterne bestemte paa at se Dom i Sagen, og vil det for alle være særdeles nyttigt, at den hidtil raadende Usikkerhed opklares. Vinde Importørerne Sagen, ville Rederierne herefter bliver nødte til at faa ombyttet Klausulen om „custom of the port“ med et stipuleret fast Antal Liggedage; og vinder Rederiet, maa Kjøbmændene for Fremtiden indrette sig saaledes, at Skibene kunne blive udlossede i det Antal Dage, hvori de faa ligge ved Kaien, noget som neppe vil falde vanskeligt. Et Par norske Skibe, som have været sluttede til Fremantle med faste Lossedage, have uden nogen Vanskelighed faaet sine Liggedagspenge betalte fuldt ud. Der gjøres i Almindelighed ved Certepartiets Afslutning ingen Indvending imod, at Betaling for Overliggedage i australiske Havne stipuleres noksaa rundelig; saaledes har et lidet norsk Seilfartøi og et Do. svensk paa respektive 251 og 231 Reg. Tons Gang paa Gang havt fastsat £ 7 pr. Dag. Det skulde synes overflødigt at fraraade Fragtslutning med „customary“ Lastning til Havne, der er saa nye som de fleste i

Western Australia; thi det er jo en given Sag, at i Havne, der aabnedes saa at sige igaar, kan endnu ingen fast Kutyne have dannet sig, og følgelig vil et saadant Udtryk let lede til Tvist. Lastning „in regular turn“ er ikke stort bedre, da der i mange af disse Smaahavne kun kan lastes et Skib ad Gangen, og tilmed gives Dampskibe i Regelen et absolut Fortrin, saa at Seilskibe maa ligge uvirksomme og vente, saalænge saadanne findes i Havnen. Man kan næsten altid faa faste Dage stipulerede, naar man kun er villig at indrømme et rundeligt Antal saadanne, og det er langt bedre at f. Ex. for Trælastløsning indrømme en Dag for hver 15 Standards, eller endog for hver 10 Standards, der skal losses, end at i Haab om hurtigere Expedition udsætte sig for Proces og Disput.

Trælastmarkedet. Omsætningen var i 1896 ingenlunde stor, men dog betydeligt større end i de nærmest foregaaende Par Aar, og da Priserne gennemgaaende vare bedre og Forretningerne efterhaanden ere blevne samlede paa færre og solidere Hænder, turde Aaret antages at have været ganske favorabelt for Importørerne. En betydelig Afsætning har fundet Sted til andre Kolonier, især til Western Australia; paa den anden Side er en hel Del Oregon bleven indført hertil via Sydney.

Totalimporten af Trælast til Victoria androg for Tiden fra 19 December 1895 til 15 December 1896 til henimod 52 000 000 sup feet, mod ca. 37 000 000 i det nærmest foregaaende Aar, ca. 170 000 000 i 1889 og kun ca. 24 000 000 i 1893, i hvilke to sidstnævnte Aar den naaede sit Maximum og Minimum for den sidste Tiaarsperiode. Der har været forøget Import af næsten alle Træsorter. Beholdningerne af samtlige Sorter beregnes pr. 1ste Juli 1896 at have udgjort noget under 30 000 000 sup feet, hvilket i Forhold til Behovet maa ansees lidet, og Beholdningerne er snarere blevne formindskede end forøgede i Aarets sidste sex Maaneder.

Af høvlede Bord og Weatherboards importeredes ca. 17 500 000 sup feet, hvilket ansees at have svaret til Forbruget, saaledes at Beholdningerne ved Aarets Udgang skulle have været omtrent lige store som ved dets Begyndelse. Priserne have været pr. lineal foot:

	Furu.				Gran.			
For Floorings.	6" × 1 ¹ / ₈	8 sh. 6	d til 10 sh.		7 sh. 3	d til 7 sh. 9 d		
	6" × 7 ⁷ / ₈	6 - 6	- - 9 -		6 - 3	- - 7 -		
	6" × 3 ³ / ₄	6 -	- 7 -		5 - 6	- - 6 - 3 -		
	6" × 1 ¹ / ₄	4 - 3	- - 4 - 9 d		4 -	- 4 - 6 -		
Weatherboards	4 out	4 - 4 ¹ / ₂	- - 4 - 9 -		4 - 1 ¹ / ₂	- - 4 - 6 -		

Den Prisstigning, som forudsagdes i forrige Aarsberetning, begyndte ganske smaat i April Maaned, da 1¹/₈" Furubord naaede 9 sh., derefter steg de nogenlunde jævnt til 10 sh. i Juli Maaned, og holdt sig siden omkring 9 sh. 9 d lige til Aarets Udgang; for andre Dimensioner betaltes omtrent i Forhold hertil, dog naaede 7⁷/₈" Bord tildels endnu bedre Priser, nemlig 8 sh. 6 d til 9 sh. i Juli og August Maaned, men mod Slutningen af Aaret ei over 7 sh. 6 d. Fra Juni Maaned og til Aarets Udgang holdt Prisen for Weatherboard sig omtrent uforandret, med 4 sh. 9 d for Furu og 4 sh. 6 d for Gran. I den første Maaned af 1897 var Efterspørgselen for høvlede Bord kun liden,

men Priserne holdt sig desuagtet faste, og der synes at være Udsigt til betydelig Stigning inden ret længe.

Af Furuplanker og Battens importeredes kun ca. 2 500 000 sup feet. Priserne angives at have været, beregnet pr. engelsk Fod, 3" $\times$ 9", for Tertia 11" — 4 $\frac{1}{2}$ d til 5 $\frac{1}{2}$ d, 9" — 4 $\frac{1}{2}$ d til 4 $\frac{5}{8}$ d, 7" — 3 $\frac{3}{4}$ d til 4 $\frac{1}{2}$ d, og forholdsvis for Qvarta og Mixed.

Granplanker vare godtsom ikke i Markedet.

Af Spruce ankom ca. 3 700 000 sup feet, der betingede fra 2 $\frac{1}{2}$ til 3 $\frac{1}{4}$ d pr. løbende Fod, 3" $\times$ 9".

Af Oregon ankom 12 067 000 sup feet mod kun 2 473 000 i 1895. Priserne fluktuerede betydelig mellem Grændserne £ 7. 0. 0 og £ 5 5. 0 pr 1 000 løbende Fod, og i Slutningen af December var endog sidstnævnte Pris meget vanskelig at naa.

Importen af andre amerikanske Træsorter var igjen noget større end i det foregaaende Aar og Priserne endel bedre, saaledes som det fremgaar af nedenstaaende Opgave. Der ankom:

	Import i sup feet.	Pris pr. 100, sup feet.
Af White Pine Shelving	852 053	£ 10. 5. 0 til £ 11. 0. 0
Sugar Pine . . .	862 582	- 13. 10. 0 - - 14. 0. 0
Clear Pine . . .	25 368	- 16. 0. 0 - - 18. 0. 0
Yellow Pine . . .	140 514	- 10. 10. 0 - - 11. 10. 0
Californian Redwood	779 969	- 8. 0. 0 - - 8. 10. 0

Forbruget af de tre Newzealandske Træsorter: Kauri, Kahikatea og Rimu tiltager fremdeles. Importen af Kauri udgjorde 7 058 578 sup feet og af Kahikatea 5 332 946 sup feet, mod respektive 5 961 314 og 4 641 486 i 1895. Kauri betingede pr. 100 sup feet 12 sh. til 14 sh. 6 d for „boards“, 12 til 12 sh. 6 d for „logs“ og 15 sh. 6 d til 16 sh. 6 d for „flitches“. Importen af Rimu er endnu kun ubetydelig

Af Queensland Ceder ankom 303 639 sup feet i „logs“, der solgtes til £ 1. 0. 0 à £ 1. 10. 0 pr. 100 sup feet.

Til Tasmania ankommer aarlig 3 à 4 mindre Ladninger Trælaster fra de forenede Riger og en end mindre Del fra Skotland, men forøvrigt faar det sin Forsyning i Smaapartier fra Melbourne og Sydney.

„Af hardwood“ exporterer hin Koloni allerede endel til England og Frankrig, hvor Varen benyttes til Gadebrolægning, og iaar har man forsøgt Afskibning af Minetømmer til Sydafrika. Denne Export, der har al Udsigt til at kunne voxes sig stor, bør særlig paaagtes af vore Redere; Afskibningen foregaar dels fra Hobart, dels fra Smaahavne paa Sydvestkysten, hvilke alle ere særdeles billige og have Vanddybde nok, selv for meget store Skibe.

Western Australia er en betydelig Kunde for Trælaster fra de forenede Riger, men der foreligger endnu ingen Statistik, som viser Forretningernes

Omfang. I Koloniens nordlige Del skal findes ikke lidet af brugbar Naaleskov, men nogen nærmere Opgave om samme har man ikke kunnet erholde, og ialfald er endnu ingen Drift sat igang. Af de mange Sorter „hardwood“, som findes i det sydlige, er det endnu kun Jarrah og Karri, der have faaet nogen Betydning som Exportartikler. Der findes umaadelige Strækninger bevoxet med disse Træsorter; men da Træerne voxe meget spredt og ikke særdeles hurtigt, ville de bekvemmest beliggende Skove inden en nær Fremtid være udhuggede. Værdien af exporteret Jarrah og Karri er stærkt tiltagende og beløber sig for 1896 antagelig til over £ 100 000; derimod synes Exporten af Sandalwood, der tidligere var meget betydelig, at være i Aftagende.

Fisk. Heraf importeredes i 1895 til Victoria 2 079 896 lbs. preserveret, til Værdi £ 44 110 og 943 152 lbs. saltet til Værdi £ 10 502. For preserveret Fisk betales en Told af 2 d pr. lb., og for saltet 5 sh. pr. Cwt Hummer og Lax fra Amerika samt franske Sardinier udgjør Hovedmængden af den hertil importerede preserverede Fisk, men ogsaa norsk og svensk Fiskehermetik sælges i ikke liden Udstrækning og vinder stadig, om end langsomt, større Anerkjendelse. Handelen gaar næsten udelukkende gennem en norsk Agent, som har gjort denne Branche til sin Specialitet, og som arbejder ivrigt for at øge Omsætningen og holde Priserne oppe. Man er tilbøjelig til at antage, at saavel i denne Koloni som andetsteds vilde Afsætningen af disse Varer i betydelig Grad lettes, om der paa Etiketterne meddeltes gode Brugsanvisninger. Endnu bedre vilde det være, om flere Fabrikanter slog sig sammen og udgav en liden Kogebog i det engelske Sprog, specielt for Hermetik, til Gratisuddeling ved Agenterne i de forskjellige Lande. En saadan liden Bog vilde maaske være baade det mest effektive og det billigste Avertissement.

Af almindelig norsk Klipfisk, der hersteds vanligvis benævnes „ling“, hvadenten den er af Lange eller Torsk, ankom intet, derimod endel skotsk, der solgtes til $4\frac{1}{4}$ d pr. lb. Af norsk „boneles cod“ og do. saltet Sild var Tilførselen bedre end i det foregaaende Aar, dog er Beholdningerne nu aldeles tømte. De opnaaede Priser dreiede sig om $4\frac{3}{4}$ à 5 d pr. lb. for norsk „boneless cod“, mod kun $3\frac{1}{2}$ à 4 d for amerikansk do., hvilken sidstnævnte Vare jevnt fortrænges af den norske. For saltet Sild, hvilken Vare udelukkende importeres i Halvtønder, betaltes 16 til 24 sh. pr. Halvtønde for skotsk og engelsk, men 22 til 24 sh. for norsk. Der ankom kun henimod 300 Halvtønder norsk Sild, hvilke fandt rask Afsætning, og kunde antagelig et adskilligt større Kvantum været solgt til samme Priser.

Af hermetiske Fiskevarer fra de forenede Riger solgtes omtrent samme Kvantum som i det foregaaende Aar; antagelig er dog Omsætningen ogsaa iaar tiltaget noget. — Saavel Victoria som Tasmania og Western Australia have meget fiskerige Kyster, men Transporten af fersk Fisk til det Indre af Landet har tidligere været godtsom umulig paa Grund af den høie Pris paa Is. I Victoria er dog heri indtraadt en Forandring, idet Is nu leveres ved enkelte Fiskepladse for ca. 25 sh. pr. Ton, hvilket er mindre end det halve af, hvad den kostede for et Par Aar siden, og har denne Koloni bidraget mere til Fiskeriernes Fremme end den ifjor af Parliaments nedsatte kostbare Fiskerikommissions Arbejder. — I Western Australias Kystbyer er fersk Fisk gennem hele Aaret et af de billigste Fødemidler, men i Minedistrikterne vilde antagelig

et ret betydeligt Marked kunne oparbejdes for Fiskevarer fra de forenede Riger.

Af Tran forbruges i Melbourne adskilligt ved Jutespinderier og Reberbaner; det er godtsom udelukkende „brunblank“ Tran, som anvendes, medens der ingen Efterspørgsel er for „blank“, og kun liden for „brun“. Ogsaa i 1896, ligesom i det foregaaende Aar, var Tilførselen fra Norge umuliggjort ved de der gjældende høje Priser, og man maatte hente sin Forsyning fra Amerika og Japan. Endel norsk Medicintran finder Afsætning, men Forbruget synes at være i Aftagende.

Norsk Fiskelim sælges, men ingenlunde i samme Udstrækning som amerikansk.

Papir. Omsætningen af norsk og svensk Trykpapir tiltager, men kun langsomt. Mangelen paa direkte Dampskibslinje er for denne Artikels Vedkommende særdeles følelig, da regelmæssig Levering til billig Fragt er en nødvendig Betingelse for at seire i Konkurrencen med engelsk, tysk og amerikansk Fabrikat. Der er neppe Tvivl om, at man i de forenede Riger kan levere Trykpapir af de mest efterspurgte Sorter til en billigere Pris frit ombord end i de konkurrerende Lande, men Prisforskjellen er ikke større, end at den helt opveies af de Udgifter, som forvoldes ved Omladning i engelsk eller tysk Havn. Naar alligevel Papir fra de forenede Riger hersteds vinder Terræn, beror det antagelig paa, at samtlige interesserede Parter indtil videre nøie sig med at arbejde for en liden Profit i Haab om senere, under forbedrede Transportforhold, at kunne tage sin Mon igjen. Der har i de sidste Par Aar her i Kolonien været gjort flere Forsøg paa at faa Trykpapir belagt med Told, men hidindtil forgjæves.

Endel brunt Pakpapir, saavel af norsk som svensk Tilvirkning, finder Marked her, men den høje Told, 6 sh. pr. Cwt., lægger stor Hindring iveien for Omsætningen. Pakpapir af udmærket Kvalitet fabrikeres ogsaa inden Kolonien. Norsk Skrivpapir synes ikke at kunne konkurrere, og norske og svenske Tapeter finder heller ikke Favør. Derimod antages norsk Træpapir i Melbourne at kunne finde et godt, ihvorvel ingenlunde noget stort, Marked, og skulle Ordres for endel Tons nylig være indsendte. Tasmania og Western Australia tager endnu for det meste sin Forsyning af disse Varer fra de andre Kolonier.

Importen af Sikkerhedsfyrstikker, der tidligere næsten udelukkende formidledes over London, synes nu at være kommen i et bedre Spor, og større Ordres, mest for regulære maanedlige eller tomaanedlige Leveringer, placeres nu direkte til Fabrikkerne i Norge og Sverige. Importen androg i 1895 til 184 000 Gros, mod 178 000 i 1894, og var i det forløbne Aar antagelig noget større, hvorhos Priserne, ihvorvel fremdeles lave og noget variable, dog i det hele taget vare endel bedre end i 1895. For svenske impregnede Tændstikker betaltes fra 1 sh. 1 d op til 1 sh. 2½ d eller endog 1 sh. 3 d pr. Gros, og for ordinære 1 sh. eller noget derover. Belgiske betingede 1 sh. ¼ d til 1 sh. 1 d, medens japanesiske, af hvilke der ikke længere er mange i Markedet, vare omtrent usalgbare.

I næstforrige Aar ankom hertil et Parti norsk Cement, der befandtes jevn godt med bedste engelske Mærker og solgtes til omtrent samme Pris som

disse. Af svensk Cement er endnu intet hidkommet. Importen til Victoria af engelsk og tysk Cement androg til noget over 30 000 Fade, der solgtes til Priser mellem 11 sh. og 13 sh. 6 d fortoldet, og for Tiden forlanges 14 sh. for gode Mærker. Tolden er 1 sh. pr. Cwt. Stykgodsskibene fra England medtage denne Vare til en exceptionelt lav Fragt, ofte udgjørende mindre end en Fjerdedel af, hvad der betales for andet Gods, og saalænge lignende Fragtarangement ikke kan træffes med direkte Skibe fra de forenede Riger, vil Afsætningen af Cement derfra falde vanskelig, men saasnart den billige Fragtleilighed er skabt, vil Markedet ligge aabent saavel her som i Western Australia. Det samme gjælder om Granit og Marmor fra Norge.

Af Skifersten importeredes i 1896 kun ca. 700 Tons, der mest kom fra Wales.

Ildfast Mursten kunde muligens indføres hertil fra Norge. Engelske ildfaste Mursten have kostet fra £ 5. 2. 6 op til £ 6. 0. 0 pr. 1 000 cif, ufortoldet.

Endel af den lille Ladning dampsløbet Kridt fra Malmø, som ankom hertil i Begyndelsen af 1896, er endnu paa de første Kjøberes Hænder, og skulle disse ikke have synderlig Fordel af Forretningen, uagtet deres Indkjøbspris var overmaade billig. Forbruget af denne Vare har aftaget særdeles meget.

Af Jern- og Staalvarer fra de forenede Riger har hidindtil kun Hestekosøm haft noget regelmæssigt Marked hersteds. Svensk Stangjern og Staal, endel svensk Knivsmedarbejde og svenske Cokesovne sælges meget trængt. Derimod har De Lavals Separatorer taget Markedet med Storm, og det samme ser ud til at ville blive Tilfældet med forskellige smaa patenterede Kogemaskiner, „Primus“, „Excelsior“ og „Orbis“, hvilke nylig er indførte.

Staaltraadtouge, til Brug ved Melbourne Cable Tramway og i Bergværk, burde kunne sælges hertil fra Sverige, men Indarbejdelse af denne Vare maa nødvendigvis være forbunden med nogen Opoffrelse fra Exportørernes Side.

Importen af Velocipeder er tiltaget i en ganske overordentlig Grad. Der importeredes i 1896 Velocipeder og Dele af saadanne for over £ 250 000, mod £ 39 000 i 1895, og der er al Udsigt til, at Efterspørgselen snarere vil stige end aftage. Som Sport dyrkes Velocipedkjørselen hertilands ivrigt, men den overveiende Del af Maskinerne anvendes for Nyttens Skyld, og det ei alene i Byerne og paa Landevejene, men ogsaa i de indre ubeboede Dele af Australien, hvor baade Guldsgere og Opdagelsesreisende regelmæssig benytte dem. Amerikanske Typer synes at finde mest Favør. Et herværende Firma, som har solgt flere Tusinde amerikanske Maskiner, gjordes af Konsulatet opmærksom paa, at lignende kunde erholdes fra Sverige, og at der i dette Land senest var patenteret nogle væsentlige Forbedringer. Tilfølgende heraf har vedkommende Firma gjentagende skrevet til en opgivet svensk Fabrik, men skal neppe have faaet Svar.

Importen af kondenseret Melk til denne Koloni er i Aftagende og gik for sidste Aar neppe til mere end 700 000 lbs., mod 1 370 645 lbs. i

1892. For et Par Maaneder siden er en Fabrik for saadan Melk oprettet her i Kolonien, hvilket vil yderligere reducere Afsætningen hertil, men i Western Australia findes et betydeligt og tiltagende Marked. De bedst kjendte Mærker er „Nestles“ og „Anglo-Scandinavian“, hvilke betinge omkring 7 sh. 3 d pr. Dusin fortoldet. Tolden er 2 d pr. lb. Usukret Melk fra Fabriken paa Toten har i den sidste Tid vundet megen Favør.

Norsk og svensk Tjære importeres hertil, men kun i ringe Mængde. Den kommer fordetmeste enten i firkantede Blikboxer paa et Par Gallons eller i noget større „drums“, hvilket sidste synes hensigtsmæssigst; Træfade bør derimod ikke anvendes, da Lækage næsten altid opstaar under den lange Transport.

Et Parti svensk Kjønrøg ankom i Aarets Løb og finder Afsætning

For Punch, Akvavit og Øl synes her ikke mere at være noget Marked, for de to førstnævnte Varers Vedkommende paa Grund af høi Told, og for den sidstnævntes baade paa Grund af høi Told og overdreven saavel udenlandsk som især indenlandsk Konkurrence. Melbourne har i Forhold til sin Størrelse altfor mange Bryggerier, af hvilke to specielt er oprettede for Brygning af „Lager Beer“.

Glasvarer fra de forenede Riger turde kunne afsættes saavel hertil som til Western Australia, men neppe forinden en i denne Branche vel bevandret Mand kommer hid for at indarbejde Varen.

Et Par Robaade kjøbtes hertil fra Norge.

Af Varer herifra er kun en ringe Mængde Uld og Talg solgt direkte til de forenede Riger, men antageligvis er der indført mere saavel af disse som af andre australiske Varer fra England. I tidligere Aarsberetning er paapeget, hvilken Indflydelse en direkte Seilskibslinje vilde have for Udviklingen af Samhandel mellem Australien og de forenede Riger, samt at en saadan Linje har al Udsigt til at blive lønnende. Man vil hertil føie, at man nu er tilbøielig til at tro, at ogsaa en direkte Dampskibslinje vilde blive lønnende. Kanske helst om der benyttedes meget store (over 3 000 Reg. Tons), for Trælasttransport vel skikkede, Skibe. Disse burde antagelig helst ikke indrettes til at tage Kahytpassagerer, men vel et begrændset Antal Mellemdækspassagerer.

Man har ved en tidligere Leilighed gjort opmærksom paa, med hvilken mærkelig Energi og Duelighed der arbeides af Kjøbmænd i andre Lande, særlig i de forenede Stater, naar de søge at aabne Markeder i Australien. Gjen-tagende har man havt Anledning til at iagttage, hvorledes næsten enhver Forespørgsel om en eller anden Vare fra noget godt Firma hersteds leder til prompte Svar, der er fuldt udtømmende i alle Detailler og oftest ledsaget af en omhyggelig udarbejdet Telegrafcode samt faste Offerter, saaledes at alt, efter Vexling af et eller to Breve, er færdigt til Afslutning af Kontrakter ved Telegrafering af nogle faa Ord. Ei sjelden konsignerer straks Prøvesendinger til flere hundrede Pounds Værdi. Hertil kommer, at Afskiberne i New York, Baltimore og Philadelphia, hvad Fragtslutning angaar, operere i Fællesskab, saaledes at de næsten stadig have Skib under Lastning for hver af Australiens Hovedstæder. Ganske anderledes indretter de norske og svenske Exportører

sig; dette kan vel til en Del forklares deraf, at saalænge der mangler direkte Linje til Australien, er det for dem bekvemmere at sælge til London eller Hamburg og lade disse Steder formidle Handelen paa Kolonierne, men man tror dog, at Mangelen paa Forstaaelse af den direkte Handels Mulighed og Fordele er den væsentligste Aarsag, og dernæst en vis gammeldags Smaalighed og Slendrian, som ikke længere passer nogensteds. Et enkelt norsk Firma gjør i denne Henseende en Undtagelse, og har ved sin i alle Dele udmærkede Korrespondence og Forretningsførelse lykkedes at for sin Vare (Papir) i kort Tid hersteds vinde et Marked, der ganske vist vil vedblive at udvides; men mange, for ikke at sige de fleste, norske og svenske Firmaer have enten mødt herfra udgaaende Forsøg paa Forretningsforbindelse paa en næsten afvisende Maade eller vist Sagen saare liden Interesse. Som oftest har der enten slet intet Svar kommet eller et aldeles ufuldstændigt, og med Hensyn til at sende Prøver vises der en til det yderlige gaende Karrighed; der hidkommer undertiden for Varer som Sten eller Jern smaa Postprøver paa nogle faa Grams Vægt, og med disse venter Vedkommende, at Kjøbmanden her skal gaa omkring og indlede Forretninger, endog før han har faaet fuld Besked om, paa hvilke Vilkaar og til hvilke Tider Varen kan leveres. Afstanden er saa stor, at Tingen maa gribes an paa anden Maade, om man skal have Udsigt til at naa noget Resultat, og helst bør straks Prøvesendinger gøres. Saadanne medføre vistnok nogen Risiko, men denne er forholdsvis liden og vel værd at løbe for et Marked som det australske, hvor der i Almindelighed spørges mere om en Vares Godhed og Hensigtsmæssighed end om Prisbillighed.

Med Hensyn til Udsigterne for Emigranter er disse fremdeles omtrent som opgivet i de to nærmest foregaaende Aarsberetninger, dog er Arbeidspriserne gjennemgaaende noget højere end i 1895, særlig i Western Australia. Veiarbeidere faa dersteds nu 8 à 10 sh., Smede, Murere, Vognmagere og Tømmermænd 9 sh. à 12 sh. 6 d., ja tildels op til 15 sh. pr. Dag, Minearbeidere £ 4 pr. Uge, og der er al Udsigt til at disse Lønninger ville blive gjældende for etpar Aar ialfald; men Levemaaden er dyr. Selv i Perth og Fremantle koster Leie af det tarveligste Hus saa meget, at Masser af Arbeiderfamilier hele Aaret rundt bo i Telt udenfor Stæderne, noget som dog i det her herskende Klima ikke medfører synderlig Ulempe. Ved flere af Mine-lyerne betales Drikkevandet med 6 d eller mere pr. Gallon, og Fødevarer er gjennemsnitlig mere end dobbelt saa dyre som i Melbourne. I Tasmania er nogen Forbedring i Lønningerne resulteret af jevn Fremgang i de fleste Næringsveie. At ogsaa i Victoria Lønningerne er noget bedre end i 1895 skriver sig væsentlig fra, at det overfyldte Arbeidsmarked er bleven lettet, mest ved Emigration til Western Australia, men ogsaa ved at omfattende offentlige Arbeider er satte igang og ved Bergværksnæringsens Fremskridt. Der er dog fremdeles stor Rift om Ansættelse til ca. 6 sh. pr Dag ved det haarde, ubehagelige og ikke altid ufarlige Arbeide ved Anlægget af de store Kloakledninger i Melbourne, hvilket just ikke tyder paa gode Tider, og en nylig nedsat Kommission har paavist, at der i flere Fabriker betales en for herværende Forhold urimelig liden Løn. Dygtige Haandværksfolk turde i Almindelighed antages at kunne gjøre det vel saa godt i vore Hjemlande som her, særlig om de ikke komme hid i ganske ung Alder, og Kontorister, Kunstnere og universitetsdannede Folk have ikke ringeste Udsigt til at forbedre sin Stilling ved Udvandring til disse Kolonier. Af Kontorfolk, som i senere Aar have kommet hid hjemmefra, er der neppe en af hver ti, som har fundet Arbeide i sit Fag. For Landmænd med nogen Kapital — selv om den er ganske liden — er der derimod her

langt bedre Udsigter end i Hjemlandet. Her er endnu i Victoria store Strækninger af godt Regjeringsland at faa til £ 1 pr. Acre, og fra iaar af i Tasmania for 10 sh. pr. Acre; i Western Australia kan Jorden delvis under særskilte Vilkaar faaes endnu billigere. Man skulde antage, at særlig Tasmania, paa Grund af sine enkle og liberale Landlove og sit friske, men for Australien noget kjølige, Klima, skulde passe særdeles vel for skandinaviske Emigranter af Landmændenes Klasse, men disse have endnu næsten slet ikke søgt til hin Koloni. Fiskerbefolkningen saavel i Victoria som i Western Australia bestaar for en stor Del af Skandinaver, og flere af disse gjør det godt.

Paa norske Skibe paamønstredes 75, afmønstredes 57, rømte 16 Mand.

Hyrerne paa britiske Skibe holdt sig i 1896 lige lave som i det foregaaende Aar. Paa norske og svenske Seilskibe betaltes kun undtagelsesvis mere end Kr. 45 pr. Maaned for fuldbefarne Matroser, men paa de i Kystfart gaaende norske Dampskibe betaltes fra Kr. 54 til Kr. 90 for Matroser, og fra Kr. 70 til Kr. 90 for Fyrbødere.

Befolkningsstatistiken for Kolonien Victoria tyder, ligesom i de nærmest foregaaende Aar paa mindre gode Tider; sammenlignet med Statistiken for New South Wales viser den tydelig, hvorledes sidstnævnte Koloni, der nu har optaget Frihandelssystemet, trækker Befolkning til sig paa det stærkt protektionistiske Victorias Bekostning, og ligger det nær at antage, at Koloniernes Toldpolitik er den væsentligste Aarsag til dette Forhold. Ved Begyndelsen af 1896 havde Victoria en Befolkning af 1 181 769, New South Wales 1 277 870, Western Australia 1 012 35 og Tasmania 157 456. Den 31 December 1896 angives Victorias Befolkning at være gaaet ned til 1 174 888, uagtet der i Aarets Løb var et Overskud af Fødte over Døde af 17 412. Til Sydafrika emigrerede i 1895 fra Victoria 1 388 og i 1896 2 881. Western Australia havde den 30 September sidste Aar 132 050 Indvaanere, og har Immigrationen til denne Koloni fra de andre Dele af Australien udgjort: 1 714 i 1892, 2 255 i 1893, 10 144 i 1894, 11 127 i 1895 og 24 497 i 1896, eller tilsammen i disse 5 Aar en Immigration af 49 737, hvilket er mere end en Trediedel af Koloniens hele nuværende Befolkning. Melbourne med Forstæder havde ved Aarets Udløb en Befolkning af 448 000.

Fra den 1 Juli 1895 til den 30 Juni 1896 døde i Victoria 20 norskfødte og 29 svenskfødte Individuer; af disse døde 21 i Hospital eller andre Velgjørenhedsindretninger, og 11 omkom ved Ulykkehændelser.

Af 30 norske og svenske Undersaatter, som Konsulatet ifølge Anmodning fra hjemmевærende Slægt og Venner i Aarets Løb lod efterlyse, lykkedes det at finde 11.

Gjennem Konsulatet hjemsendtes ved Sømandsanvisninger til Norge £ 19. 1. 0, til Sverige £ 28. 0. 0.

Til Søfolk ombord i norske og svenske Skibe samt til i Kolonien bosatte Landsmænd ankom der under Konsulatets Adresse henimod 5 000 Breve. De ufrankerede Breves Antal har stadig aftaget og var i 1896 mindre end 100.

Den skandinaviske Menighed i Melbourne har i Slutningen af 1896 faaet en af Fosterlandsstiftelsen udsendt Præst; Menigheden holder Lokale samt tilskyder £ 75 til Præstens Løn, medens Fosterlandsstiftelsen betaler Resten.

I Forbindelse med Kirken staar fremdeles et Læseværelse og et Fæstekontor for Skandinaver. Der paatænkes Opførelse af egen Kirke, men Byggefondet, til hvilket der nu har været samlet Penge i omtrent ti Aar, har endnu ei naaet til mere end ca. £ 525.

Konsulatkontoret er i Queen Street No. 17 og holdes aabent alle Søndage fra Kl. 10 til 4 $\frac{1}{2}$, om Lørdagene dog kun fra Kl. 10 til 2. Som Telegramadresse har Konsulatet ladet registrere Ordet „Scandinav“.

A. Gundersen.

Livorno.

Aarsberetning dateret 14 April 1897.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Bruttofragter. It. Lire.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	3	1 666	-	-	3	1 666	-	-	{ £ 4 140 110
» Norge til Vicekonsuls- stationerne	10	3 780	-	-	10	3 780	-	-	18 800
» Sverige til Hovedsta- tionen	1	523	-	-	1	523	-	-	£ 560
» andre Lande til Hoved- stationen	10	8 777	-	-	10	8 777	-	-	{ Lire 10 570 £ 5 717
» andre Lande til Vice- konsulstationerne . .	2	2 816	-	-	2	2 816	-	-	Lire 39 900
Ialt	26	17 562	-	-	26	17 562	24	17 133	{ Lire 73 410 £ 6 387
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Hoved- stationen	3	1 552	12	10 353	15	11 905	-	-	£ 910
» andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	10	3 780	2	2 816	12	6 596	-	-	448
Ialt	13	5 332	14	13 169	27	18 501	25	18 072	£ 1 858

For Havari anløb et Skib dr. 1 443 Ton.

Af svenske Skibe ankom 9 dr. 6 721 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Lire 910.13, ved Vicekonst. L. 447.91, hvoraf tilfaldt Konsulen L. 223.95. Af svenske Skibe ved Hovedst. L. 359.25, ved Vicekonst. L. 85.40, hvoraf tilfaldt Konsulen L. 42.70. Ialt tilfaldt Konsulen L. 1 536.04. Expeditionsafgifter, norske L. 11, svenske L. 9.80.

24 norske Dampskibe og 2 Seilfartøier besøgte i afvigte Aar Distriktets Havne. Antallet, som bemærkes, var væsentlig mindre end i det foregaaende Aar, nemlig 26 imod 58 i 1895.

Af svenske Fartøier ankom til Livorno 8 Dampskibe, 3 mere end i 1895, og 1 til Vicekonsulsstationen i Civitavecchia.

Til Distriktets Havne ankom 11 norske Fartøier med norsk Klipfisk, 1 med Rundfisk, 1 med Kobbermalm fra Norge, 1 fra Sverige med gammelt Jern og 1 fra Barcelona med do., 8 med Stenkul, 2 med Newfoundlands Klipfisk og 1 med Teakwood fra Bangkok.

Af disse norske Fartøier afgik 13 til Nabohavnene med Restladning og de øvrige i Ballast til Sortehavet eller til Saltpladsene i Sicilien.

Fragtsatserne i forrige Aar var som følger:

Marmorfragter til England 15 sh. à 22 sh. 6 d pr. 1 000 Kg., til Østersøen 25 à sh. 35 sh., til Amerika 18 à 23 sh.

Oliefrafter til England i Fade 25 sh. pr. 1 000 Kg., i Kasser 7 à 10 d hver.

Stykgodsfragter til England 20 à 25 sh. pr. 1 000 Kg., til Østersøen 30 à 40 sh., til Amerika 20 à 30 sh.

Handelen mellem Norge og Livornos Konsulatdistrikt i afvigte Aar var langt ifra saa livlig og tilfredsstillende som i 1895, hovedsageligen hvad som angik Tilførselen hertil fra Norge med Klip- og Rundfisk.

Den store Efterspørgsel fra Spanien for nævnte Fiskesorter, og de høje Priser, som betaltes for samme, der ikke stod i Forhold til, hvad dette Marked tilbød, maa antages at være Aarsagen til den betydelige Formindskelse af Importen til Distriktets Havne af Tørfisk fra Norge.

Intet Klipfisk af Betydenhed indførtes til Livorno i 1896; til Civitavecchia ankom i forleden Aar 10 Ladninger med norsk Klipfisk, ialt 600 Tons, for Størstedelen bestemt til den romerske Provins. Indførselen i Aaret 1895 bestod af 19 Ladninger med 1 000 Tons Klipfisk fra Norge.

Af Rundfisk til Livorno blev indført paa indirekte Vei ca. 2 000 Tons og mere af Aaret forud, og 49 Tons af Aarets Fangst med direkte Dampskib.

Prisen var følgende: Fra Lire 75 à 95 cif. Livorno.

Af norsk Sild indførtes 50 Tønder; Prisen ubekjendt.

Export herfra bestod som vanlig til de forenede Riger med svenske og danske Linjer af Marmor, Olie, Succade og andre Landets Produkter.

Af fremmede Fiskesorter, efter hvad er bleven Konsulatet opgiven, indførtes i forrige Aar 20 Ladninger Klipfisk fra Newfoundland, som indbragte 50 000 engelske Quintals; disse opnaaede følgende Priser:

Labrador, gennemsnitlig	£ 13 à 16 sh.	pr. Quintal cif.
St. John,	— - 18 à 21 - - — -	

Engelske pressede Sild, „Pilchards“, indførtes ca. 1 000 Tønder, der forhandlede fra L. 38 à 50 pr. Fad.

Røget Sild fra Yarmouth, „Herrings“; af denne yndede Fisk importeredes omtrent 37 000 smaa Fade; Middelsprisen var L. 12 à 22 pr. Fad.

Pressede Sild fra Spanien solgtes fra L. 8 à 15 pr. 1 000 Fisk.

Den almindelige Tilstand af Handelen mellem Sverige og dette Konsulatsdistrikt, betegnes desværre som ugunstig i alle Henseender.

Træhandelen, som forhen bemærket i mine tidligere Aarsberetninger, har i lang Tid kun været af ringe Betydning.

Ingen Indførsel fandt Sted i forrige Aar af Planker og Bjelker. Furruplanker detailleres à L. 75 pr. Tylvt 3 × 9 × 14 Fod. Granplanker finder ingen Afsætning.

Svensk Jern; intet indførtes hertil i 1896; sammes fortrinlige Kvalitet er her meget anseet, men dets høie Pris i Forhold til det italienske, hindrer Spekulationen. Smaa Partier af svensk Jern findes vel hos disse Jernhandlere, men kun Bagateller.

Til Civitavechia indførtes omtrent 1 Ton arbeidet Jern fra de forenede Riger.

Gammelt Jern. Tilførselen hertil er stadig; til Distriktet ankom i afvigte Aar ca. 1 940 Tons fra Sverige.

Tjære og Beg. Fra Sverige var der ingen Ankomster; men derimod ankom fra Wasa 1 050 Tønder Tjære og en Ladning fra Archangel med 1 000 Tønder Beg.

Prisen stilles en detail som følger: Tjære L. 37 pr. Tønde og Beg L. 22 pr. 100 Kilo, begge fortoldet.

Sundhedstilstanden i sidstleden Aar var god og vedvarer.

Vexelkursen 1896. Juli: London 26.92 pr. £, Paris 107 pr. 100 fr., Tydskland 131.90 pr. 100 Mk. December: London 26.40, Paris 104.70, Tydskland 129.50.

Harald Kield Stub.

Rapporter om Ismarkedet.*)

Stettin.

Beretning dateret 29 Marts 1897.

Med Anledning af det Kongl. Departements høitærede Cirkulære No. 7 af 13 November f. A. har jeg indhentet omfattende Oplysninger og har herved Æren angaaende Ismarkedets Stilling at meddele, at i hele Pommern Behovet for Is for iaar er rigelig dækket. Det fremhæves blandt andet, at en Spekulant her paa Stedet har lagret en Kvantitet Is, der gaar op til 1½ Mill. Centner.

Hvad angaar Berlin, saa kunde der efter Importørernes Formening kun i Tilfælde af en meget varm Sommer blive Efterspørgsel efter enkelte Skibsladninger fin Drikkevandsis til Brug paa Hoteller, Caféeer etc.

Hannover.

Skrivelse dateret 28 Februar 1897.

Jeg tillader mig at meddele, at Forholdene med Hensyn til Ismarkedet her paa Stedet og i den herværende Provinds ogsaa i dette Aar er ganske uforandret og i samme Stilling som omhandlet i min Rapport af 27de Marts 1896.

Indhold: **Leith** S. 153. — **Livorno** S. 197. — **Melbourne** S. 173.
— **Israpporter**: **Hannover** S. 200. — **Stettin** S. 200.

*) Se Hefte 1, Pag. 1; 3, Pag. 57.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.,

No. 6.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1897.

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

Cadiz.

Aarsberetning modtaget 22 April 1897.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	3	1 234	10	1 449	13	2 683	-	-	2 370
- Norge til Vicekonsuls- stationerne	11	5 073	-	-	11	5 073	-	-	22 760
- Sverige til Vicekons- sulsstationerne	1	406	-	-	1	406	-	-	10 150
- andre Lande til Ho- vedstationen	25	10 535	24	5 622	49	16 157	-	-	29 970
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne	28	12 168	13	10 615	41	22 781	-	-	73 740
Ialt	68	29 416	47	17 684	115	47 100	72	38 178	138 990
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	8	3 062	-	-	8	3 062	-	-	32 400
- Norge fra Vicekonsuls- stationerne	-	-	1	264	1	264	-	-	-
- andre Lande fra Ho- vedstationen	51	14 825	4	1 549	55	16 374	-	-	157 640
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne	39	23 543	12	4 047	51	27 590	-	-	223 510
Ialt	98	41 430	17	5 860	115	47 290	72	38 368	413 550

For Havari eller Ordre m. M. ankom 41 Skibe dr. 20 297 Ton.

Fra Sverige ankom 35 Skibe dr. 17 118 Ton.

*

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Pestas 1 301.98, ved Vicekonsulsst. 2 185.49, hvoraf tilfaldt Konsulen 1 092.74. Af svenske Skibe ved Hovedst. Pesetas 767.05, ved Vicekonsulsst. Pes. 403 35, hvoraf tilfaldt Konsulen Pes. 201.68. Ialt tilfaldt Konsulen Pes. 3 363.45. Expeditionsafgifter norske 428.40, svenske 169 20, fælles 70.

Hovedstationen besøgt af 29 norske Dampskibe dr. 12 747 Ton, og 34 norske Seilskibe dr. 6 689 Ton.

Sta Cruz de Tenerife af 2 norske Dampskibe, 813 Ton og 4 do. Seilskibe, 1 324 Ton; Bruttofragter, ankomne Dampskibe Kr. 4 400, Seilskibe 10 290, afgaaede Dampskibe 2 700.

Sanlucar de Barrameda besøgt af 3 norske Seilskibe dr. 470 Ton, Bruttofragter, ankommende Kr. 5 550. Derhos i Transit for Toldklarening til Sevilla 17 norske Skibe dr. 7 502 Ton.

Algeciras besøgt af 1 norsk Dampskib, 988 Ton.

Sevilla besøgt af 14 norske Dampskibe, 6 770 Ton, 2 do. Seilskibe, 439 T. Bruttofragter ankommende Damp Kr. 69 230, Seil Kr. 3 930, afgaaede Damp Kr. 32 700, Seil 2 000.

Huelva besøgt af 27 norske Dampskibe, 17 456 Ton. Bruttofragter, ankomne Kr. 13 250, afgaaede Kr. 186 110.

Cadiz besøgt i 1896 af 3 154 Handelsskibe dr. 2 075 791 Ton. Deraf spanske 2 343, 1 700 706 Ton, engelske 312, 144 851, italienske 102, 67 775, norske 87, 32 231, franske 89, 25 804, tyske 28, 24 946, hollandske 32, 20 567, danske 29, 15 550, svenske 33, 15 398, russiske 22, 15 128, østerrigsk-ungarske 6, 4 169, argentinske 3, 3 659, portugisiske 62, 3 103, brasilianske 4, 903, nordamerikanske 1, 653, marokkanske 1 dr. 348 Ton.

Sevilla besøgt af 936 Skibe dr. 772 405 Ton, hvoraf engelske 618, 396 403 T., spanske 260, 341 933 T., franske 7, 4 515 T., tyske 10, 8 030 T., svenske 5, 2 407 T., danske 2, 806 Ton.

Huelva besøgt af 1 621 Skibe dr. 1 000 500 T., hvoraf spanske 599, 514 872 T., engelske 864, 376 850 T., franske 54, 37 800 T., tyske 43, 34 400 T., danske 5, 2 813 T., svenske 1, 572 T.

Sta Cruz besøgt af 2 213 Skibe dr. 2 830 607 Ton, hvoraf spanske 1 228, 351 113 T., engelske 601, franske 171, tyske 147, danske 4, svenske 1.

Sanlucar de Barrameda besøgt af 461 Skibe dr. 274 166 T., hvoraf spanske 212, 118 568 T., engelske 186, 128 190 T., tyske 12, 5 395 T., svenske 6, 2 753 T., danske 2, 574 Ton.

Fragterne vare i Aaret:

Cadiz. Trævarer fra Sverige og Finland pr. Seil for Bord, Battens og Planker om Vaaren og Sommeren Pes. 55 à 58 pr. Std., fra Finland pr. Damp om Høsten for do. Pes. 75 pr. Std., fra Bordeaux pr. Seil for Sviller frc. 0.45 à 0.50 pr. Stk. Kul fra Cardiff 5 sh. 4 d à 7 sh. 6 d pr. Ton,

fra Newcastle 4 sh. Vin til Stockholm, Gøteborg, Christiania, Kjøbenhavn pr. Damp £ 1. 5. 0 pr. Pibe, til Norge pr. Seil £ 1. 0. 0, til Finland pr. Damp £ 1. 10. 0, pr. Seil £ 1. 0. 0, alt med 10 pCt. Salt til Norge pr. Damp Kr 1.00 à 1.15 pr. norsk Td., pr. Seil Kr. 0.90, til Finland Fm. 1.00 à 1.10 pr. finsk Td., til Montevideo og argentinske Kyst 9 sh. à 14 sh. 3 d pr. Ton, til Fray Bentos direkte 16 sh. 3 d à 16 sh. 6 d, til Floderne op til Rosario og Paysandú 12 sh. à 16 sh. 6 d, til Rio Grande, San José do Norte, Pelotas, Rio Janeiro 23 à 25 sh. pr. Ton.

Sevilla. Trævarer fra Østersøen Pes. 65 à 85 pr. Std., Kul fra England 5 à 6 sh. pr. Ton, Cokes fra England 8 à 10 sh. pr. T., Ildfast 8 à 10 sh. pr. T., Petroleum fra de forenede Stater 25 à 30 sh. pr. T., Korkebark til New York § 1 pr. Balle, Skaaren Kork til do. § 1.25 pr. Sæk, Sæbe i Kasser til do. § 6 pr. T., Vin til do. § 6 pr. T., Oliven til do. § 3.50 pr. bocoy, Lakrits til do. § 5 pr. T., Mineral til England 6 à 8 sh. pr. T., til Antwerpen 10 à 12 frc. pr. T., Apelsiner til England 2 sh. pr. Kasse, til Frankrige frc. 2.50 pr. do., til Antwerpen frc 2.50 pr. do., Bly i Takker til Frankrige 7 sh. pr. do., Korkebark til Antwerpen 50 sh. pr. do., Skaaren Kork til do. 60 sh. pr. do., Vinsten til do. 20 sh. pr. do.

Huelva. Trævarer fra Sverige pr. Seil om Vaaren og Sommeren Pes. 55 à 60 pr. Std., med Damp om Høsten Pes. 80 pr. Std., Kul fra England 10 sh. pr. T., Mineral til England 7 sh. 6 d pr. T., til Rotterdam 7 sh. 3 d, til Stettin 8 sh., til Antwerpen 7 sh. 5 d.

Sta Cruz de Tenerife. Til England 15 sh. pr. Ton, til Tydskland 15 sh., til Frankrige frc. 30 à 100, til Italien frc. 30 à 100, til Spanien Pes. 30 à 80, til spanske Antiller Pes. 70 à 150, til Venezuela Pes. 60 à 140, alt efter Lastens Beskaffenhed. Alt med 10 pCt.

Sanlucar de Barrameda. Kul fra England 6 sh. 6 d à 7 sh. 9 d pr. Ton, fra Nordspanien Pes. 9, Vin til England 30 à 35 sh.

Import.

Trævarer. Importen var 1896 til Cadiz 3 436 Pt. Std., til Sevilla 6 863, til Huelva 2 056, til Sta Cruz 5 577, af disse kom fra Sverige til Cadiz 328 Pt. Std., til Sevilla 4 256, Huelva 262, fra Norge til Sevilla 189, til Sta Cruz 312

Resten er kommet til Cadiz 2 000 Pt. Std. fra Finland, 1 108 Pt. Std. Sviller fra Frankrige, til Sevilla 2 371 fra Finland, 47 fra Portugal, til Huelva 1 106 fra Finland, 394 fra Portugal, 204 fra de forenede Stater, 90 fra England, til St. Cruz 4 985 fra de forenede Stater, 94 fra Tydskland, 23 fra Frankrige, 163 fra andre Lande.

Importen viser til Cadiz en Forøgelse af 1 144 Pet. Std., Huelva en Formindskelse af 74 og Sta Cruz en Forøgelse af 2 129 Std. Fra Norge til Cadiz Forøgelse af 58, og til Sta Cruz en Forøgelse af 26 Pet. Std. Alt mod 1895.

Stav for Tønder. Importen til Cadiz 1896 2 471 116 Std., hvoraf fra de forenede Stater 1 804 454. Til Huelva 400 Std. fra Frankrige.

Jern. Til Cadiz indførtes Baandjern for Tønder 122 464 Kg., hvoraf fra England 117 036 Kg.

Af andre Sorter indførtes: Takjern 21 595 Kg. deraf 21 470 fra England, Jernrør 154 720 Kg. deraf 77 363 fra Frankrige, Jernplader 218 872 Kg. deraf 201 500 fra England, Skruer, Spiger og Bolte 27 699 Kg. deraf 14 138 fra Frankrige, Jerntraad 42 475 Kg. deraf 20 396 fra England, Jernmanufakturer 128 128 Kg. deraf 58 597 fra England, Verktøi 2 702 Kg. deraf 1 775 fra England.

Salt Fisk. Importen var til Cadiz 1896 201 756 Kg. fra Norge, 20 588 fra England, ialt 222 344 Kg. mod i 1895 189 653 Kg. fra Norge, 13 040 fra England, 153 fra Italien, ialt 202 846 Kg. Sevilla 1896 1 073 608 fra Norge, 72 831 fra England, ialt 1 146 439. Huelva 1896 158 072 fra Norge, 155 922 fra Frankrige, ialt 313 994 mod i 1895 159 525 fra Norge, 11 350 fra Frankrige, ialt 170 875. Sta Cruz 1896 60 172 fra Tydskland, 23 582 fra England, ialt 83 754 mod i 1895 41 090 fra Tydskland, 5 722 fra England, ialt 46 812 Kg.

Til Cadiz er bl. A. indført: Hvede og Hvedemel 950 155 Kg. deraf 693 910 fra Frankrige, Ærter 418 459 deraf 327 640 fra Marokko, Kaffe 511 031 deraf 507 116 fra Amerika, Sukker 770 372 deraf 643 353 fra Ostindien, Cacao 13 865 deraf 12 025 fra Amerika. The 5 677 deraf 5 659 fra England, Chokolade og Confektyrer 28 202 deraf 23 133 fra Tydskland, Conserver 6 692 deraf 5 671 fra Frankrige, Smør 19 924 deraf 12 165 fra Tydskland, Fedt 50 118 deraf 50 118 fra England, Æg 502 054 deraf 502 054 fra Marokko, Ost 72 034 deraf 65 405 fra Holland, Øl 9 947 deraf 5 522 fra Tydskland, Spritvarer og Likører 14 111 deraf 11 515 fra Amerika, Vin, alle Slags 10 351 deraf 6 627 fra Frankrige, Tjære og Beg 2 492 501 deraf 1 948 437 fra England, Kul og Cokes 37 810 129 deraf 36 459 013 fra England, Risstivelse 51 204 deraf 43 619 fra Belgien, Svovel 154 532 deraf 154 532 fra Frankrige, Droger og kemiske Produkter 357 649 deraf 244 153 fra England, Papir, alle Slags 17 966 deraf 7 697 fra Tydskland, Tryksager 7 671 deraf 2 643 fra Tydskland, Linoleum for Matter 9 922 deraf 7 955 fra England, Sæbe 191 deraf 188 fra England, Grønsager 90 006 deraf 81 546 fra Marokko, Frugter, tørrede 130 529 deraf 74 016 fra Amerika, Tobak, raa 877 859 deraf 877 859 fra Ostindien, do. forarbejdet 106 737 deraf 106 641 fra Amerika, Vævninger, alle Slags 29 792 deraf 15 757 fra Frankrige, Tomme Flasker 1 771 225 deraf 1 490 131 fra Tydskland, Vindusglas 8 124 deraf 4 880 fra Frankrige, Glasmanufakturer 17 943 deraf 7 961 fra Frankrige, Porcelænsmanufaktur 24 804 deraf 12 828 fra England, Staniol, Zink etc. 416 534 deraf 375 874 fra England, Blikplader 9 575 deraf 7 441 fra England, Blikpladearbejder 28 457 deraf 20 532 fra England, Maskiner, alle Slags 1 204 348 deraf 614 819 fra Belgien, Bygningsmaterial 3 741 340 deraf 3 416 716 fra Frankrige, Jeraminalier 28 955 deraf 19 110 fra Frankrige, Krigsmateriel 211 443 deraf 184 616 fra Belgien, Hornkvæg og Heste 157 deraf 157 fra Marokko, Færdige Fade 34 920 deraf 13 180 fra England, Chakuterivarer 46 005 deraf 45 399 fra England, Potetes 714 124 deraf 712 749 fra Frankrige, Potetesmel 81 980 deraf 64 085 fra Tydskland.

Til Sevilla er bl. A. indført: Kul 52 328 Ton fra England, Petroleum 18 Ton fra Frankrige, 8 fra England, 8 fra Belgien, 12 fra Tydskland, 3 018 fra de forenede Stater, ialt 3 064 Ton; Glasvarer, alle Slags 94 Ton fra Frankrige, 44 fra England, 149 fra Belgien, 21 fra Tydskland, 7 fra andre Lande, ialt 315 Ton; Bomuldstøier 11 Ton fra Frankrige 27 fra

England, ialt 38 Ton; Jern og Staamanufaktur 302 Ton fra Frankrige, 1 532 fra England, 946 fra Belgien, 153 fra Tydskland, 14 fra Norge, 24 fra Italien, 1 fra Schweiz, ialt 2 972 Ton; Hamp, Lin og Jute 120 Ton fra Frankrige, 1 286 fra England, 120 fra Mexico, ialt 1 526 Ton; Maskiner og Maskindele 81 Ton fra Frankrige, 566 fra England, 338 fra Belgien, 91 fra Tydskland, ialt 1 076 Ton; Hvede 30 Ton fra Rumænien, 244 fra Rusland, ialt 274 Ton; Byg 4 870 Ton fra Rusland, 1 538 fra Rumænien, 4 250 fra Frankrige, 357 England, ialt 11 015 Ton; Sukker 223 Ton fra Porto Rico, 104 fra Fillipinerne, 383 fra de Canariske Øer, ialt 710 Ton; Kaffe 532 T. fra Porto Rico, 2 fra Fillipinerne, ialt 534 T.; Cacao 1 T. fra Venezuela, 3 fra Habana, ialt 4 T.; Svovel 196 T. fra Italien, 344 fra Frankrige, ialt 540 T.; Alcalin-carbonat 1 T. fra Italien, 3 fra Frankrige, 3 406 fra England, 884 fra Belgien, 6 fra Tydskland, 2 fra Holland, ialt 4 302 Ton.

Til Huelva er bl. A. indført: Staal 12 Ton fra Sverige, Hvede og Byg 3 682 fra Rusland, Byg 950 fra Frankrige, 39 fra Belgien, Kul 63 525 fra England, Cokes 13 848 fra England, Tjære og Beg 4 413 fra England, Rails 540 fra England, Jernmanufaktur 2 000 fra England, 80 fra Frankrige, 36 fra Belgien, 9 fra Tydskland, Øl 14 fra England, 17 fra Tydskland, Ærter 6 fra England, 2 fra Frankrige, 344 fra Italien, 372 fra Marokko, Smør 1 fra Frankrige, 6 fra Tydskland.

Til Sta Cruz de Tenerife er bl. A. indført: Kul 64 302 Ton fra England, Svovel 537 fra Frankrige, Kalk og Cement 1 482 deraf 760 fra England, Lys 244 deraf 62 fra de forenede Stater, Kaffe 85 deraf 40 fra Venezuela, Risengryn 475 deraf 225 fra Tydskland, Mel 1 412 deraf 1 345 fra Frankrige, Øl 646 deraf 529 fra Tydskland, Vin og Likører 1 001 deraf 943 fra Spanien, Sprit 2 230 deraf 1 824 fra Tydskland, Olivenolie 2 126 fra Spanien, Petoleum 1 602 deraf 1 578 fra de forenede Stater, Sæbe 517 deraf 506 fra England, Stivelse 83 deraf 47 fra Tydskland, Gjødningsstoffer 304 deraf 180 fra England, Vævninger, alle Slags 842 deraf 642 fra England, Tobak 123 deraf 62 fra de forenede Stater, Maskinerier og Jernarbejder 1 132 deraf 784 fra England, Korn og Grønsager 2 393 deraf 1 456 fra den afrikanske Kyst.

Til Sanlucar de Barrameda er bl. A. indført: Kul 1 573 Ton fra England, Svovel 258 fra Frankrige, Byg 183 fra de kanariske Øer, Cement 130 fra Frankrige, Ildfast Sten 99 Ton fra Frankrige.

Export.

Exporten har været i 1896:

Vin. Cadiz 7 268 225 Liter til England, 5 345 069 til Frankrige, 996 331 til de forenede Stater, 501 156 til Mexico, 383 493 til Sverige, 125 449 til Norge, 3 515 841 til 15 andre Lande, ialt 18 135 564 Liter. Sevilla 725 130 Liter til England, 713 174 til Frankrige, 46 325 til andre Lande, ialt 1 484 629 Liter. Huelva 20 200 Liter til England, 350 000 til Tydskland, 6 904 733 til Frankrige, 52 300 til Holland, ialt 7 327 233 Liter. Sanlucar 241 992 Liter til England.

Skjøndt Exporten i Provindsen Cadiz i 1896 var mindre end i 1895, er dog Exportørerne mere tilfreds med Affærerne, da det udenlandske

Marked i forrige Aar foretrak finere Sorter til høiere Priser, hvilket opveier ikke alene Nedgangen i Kvantitet, men ogsaa bidrager til Gjenvindelse af Sherryvinens gamle Renome, der i de senere Aar er noget skadet ved mindre samvittighedsfulde Exportører, der kun har afseet Øjeblikkets Gevinst.

Høsten i hele Distriktet er i Kvantitet under et sædvanligt Middelsaar, grundet paa den store Tørke i forrige Aar, men just af samme Grund har den vundet i Kvalitet, saa at den i denne Henseende kan sættes lige med de bedste Aars.

I Ierez er oprettet 2 Glasfabriker for Tilvirkning af Flasker, hvoraf alene paa nævnte Plads Konsumtionen opgaar til ca. 5 Millioner Stykker aarlig.

Salt. Cadiz. I 1896 indhøstedes 175 202 Læster, hvorfra her regnes at afgaa 35 040 i Smeltning før Aflastningen; Rest 140 162 Læster eller med Tillæg af beregnet Lager 1 Januar 1896, 110 895 $\frac{1}{4}$, ialt 251 057 $\frac{1}{4}$ Læster, hvoraf exporteret 107 269 $\frac{1}{4}$. Altsaa tilbage paa Lager $\frac{1}{4}$ 1897 143 788 Læster.

Da Veiret i Sommeren 1896 var særdeles heldigt for Salttilvirkningen, blev Høsten baade af udmærket Kvalitet og rigelig i Kvantitet, saa at den med 20 000 Læster oversteg et Middelsaars, der beregnes til 120 000 Læster. Prisen er fremdeles stabil, Pesetas 24 pr. Cadiz Læst ved Skibets Side, hvilket har været raadende siden August 1892.

Exporten var i 1896 107 269 $\frac{1}{4}$ Læst à 2 $\frac{1}{8}$ eng. Ton, eller 227 947 eng. Ton. Forbruget oversteg det i 1895 med 11 408 Læster.

Til Norge udførtes 1896: 1 419, 1895: 2 611 Læster.

I Sanlucar de Barrameda var Lagrene ved Begyndelsen af 1896 285 Læster. Samme Aar høstedes 2 660 og solgtes 1 103 Læster. Beholdning $\frac{1}{4}$ 97 1 557 Læster. Saltprisen i Aaret var 25 Pesetas pr. Læst.

Af Olivenolie exporteredes fra Cadiz 1896 5 148 619 Kg. hvoraf 3 542 581 til Sp. Amerika og fra Sevilla 1896 4 015 662 Kg. hvoraf 3 275 863 til England.

•Af Oliven exporteredes fra Cadiz 1896 1 054 834 Kg. hvoraf 837 438 til Sp. Amerika og fra Sevilla 1896 2 522 303 hvoraf 1 325 285 til England.

Malme fra Huelva. Exporten var 1896 230 412 Ton Kobberpyrit til England, 64 200 til Tydskland, 1 246 til Belgien, 102 til Holland, 70 270 til de forenede Stater, ialt 366 230 Ton. 279 832 Ton Jernpyrit til England, 12 356 til Tydskland, 16 850 til Belgien, 48 165 til Frankrige, 31 561 til Holland, 42 126 til de forenede Stater, ialt 430 890 Ton. 20 046 Ton precipiteret Kobber til England, 38 207 til Tydskland, 320 til Belgien, 60 til Frankrige, ialt 58 633 Ton. 17 571 Ton rostet Kobbermalm til England. 3 270 Ton Manganmalm til England, 11 435 til Tydskland, 15 720 til Belgien, 7 211 til Frankrige, ialt 37 636 Ton. 6 652 Ton Kviksølv til England. 126 Ton Sulfat til Frankrige.

Fra Cadiz er bl. A. exporteret: Ærter og Bønner 1 990 544 Kg., Mais 648 174, Hvidløg 110 176, Spansk Løg 100 619, Anis 24 255, Kanariflø 380 439, Risengryn 85 922, Thunfisk, salt, i Olie 315 138, Conserver 190 493, Kummen 26 063, Chocolate 16 779, Figen 607 930, Rosiner 32 629, Vermiceller 680 857, Potetes 1 021 433, Spansk Peber, malet 100 734, Grønsager 10 688, Frugter, ferske 22 213, Vindruer 46 396, Spritvarer og Likører 480 744 Liter, Eddike 59 247, Korkebark 816 105 Kg., Flaskekork 25 939, Ben 100 000, Droger og kemiske Produkter 16 619, Sæbe 85 824, Spillekort 33 178, Drukevæs og Vinsten 137 838, Vævneder, alle Slags 6 477, Tomme Sække, nye 39 658, Smedejern 768 246, Malme, sølvholdige 3 453 755, Bly i Takke og Rør 219 900, Blyhagl 280 214, Møbler og Træarbejder 57 430, Tryksager, alle Slags 39 830, Cement og Bygningsmaterial 3 045, Hornkvæg og Heste 40 Stk., Brugte Tomfade til England og tomme Fade til andre Lande 8 720 833 Kg.

Fra Sevilla er bl. A. exporteret: Sølvholdig Malm 557 270 Kg., Blymalm 100 900, Kobbermalm 24 843, Blende (min.) 741 000, Kobberholdig Jernmalm 4 438 550, Kobberholdig Jernpyrit 4 220 000, Jernmalm 270 511 000, Ildfast Sten 113 300, Precipeteret Kobber 273 372, Gammel Bronze 73 258, Kviksølv 664 608, Bly, sølvholdigt 7 441 013, Bly, ordinært 5 244 398, Lakristræ 511 264, Lakris 30 880, Uld 959 188, Flaskekork 92 278, Kork i anden Form 262 124, Korkaffald 126 848, Korkebark 672 895, Kanariflø 127 655, Hø 100 000.

Fra Huelva er udført: Korkebark 667 Kg., Flaskekork 1 186.

Fra Sta Cruz er udført: Tomater 1 831 374 Kg., Poteter 1 250 542, Løg 503 539, Bananer 898 889, Diverse Frugter, tørrede 20 554, friske 53 672, Sukker 95 862, Cochenille 174 995, Tobak 102 322, Skind, tørrede 68 292, Korn og Grønsager 88 072, Fisk, saltet 22 806, Ost 13 528, Krydderier 14 474, Brændevin 18 409, Vin 207 645.

Fra Sanlucar de Barrameda er udført: Vindruer 188 090 Kg., Frugter 116 200, Kanariflø 50 880.

Mangel paa Regn Vinteren 1895—96 bevirkede, at Høsten af Korn og Oliven i dette Distrikt i 1896 gik næsten ganske tabt, hvilket medførte en større Import af Korn, og en Nedsættelse i Kvægavlen, da Kvæget led Mangel paa friskt Foder. Figen derimod begunstigedes ved Tørken, saa Høsten er af særdeles god Kvalitet, skjøndt Kvantiteten ikke blev saa rigelig. Apelsinhøsten udfaldt ret godt, baade hvad Kvalitet og Kvantitet angaar.

Veiret denne Vinter var i Begyndelsen særdeles gunstigt for Agerbruget, og fandtes der al Grund til at haabe paa en god Høst, men den store Tørke og fortidlige og unaturlige Varme, der har fundet Sted, skader den i høieste Grad, og hvis ikke snar og stærk Nedbør indtræffer, er et nyt Uaar at befrygte.

Tunfisket var i Aaret ret rigeligt, men af Sardiner fik man lidet.

Skibsbyggeriet gaar stedse frem i Cadiz Havn. I Regjeringens Arsenal, La Carraca er bygget et Pantserskib paa 7 000 Tons, samt paa-begyndt en stor Tørdok bestemt for de største Pantserskibe.

Man fortsætter fremdeles med Mudringsarbeidet i Indløbskanalen til Arsenalet, hvor man holder paa at placere en større Donkraft.

Det spanske Transatlantiske Selskabs Værft afsluttede ogsaa forrige Aar Bygning af et Dampskib paa 1700 Ton og et paa 120, og har nu paa Stabel to andre paa resp. 1700 og 80 Ton.

Det andet herværende private Værft tilhørende Huset Noriega Vea Murguia & Co. har nu næsten færdigbygget og vil om nogle Uger levere til den spanske Regjering et Panterskib paa 9600 Ton, hvis Konstruktion efter Fagmænds Udtalelser ikke lader Noget at ønske.

Den almindelige Helbredstilstand i Distriktet har ikke lidt, trods de Tusinder af Soldaler, som lidende af anemiske, tuberkuløse og andre svære Sygdomme er landsat i Cadiz ved Tilbagereise fra Cuba, samt de store Troppemasser, som her er organiseret og indskibet baade til Cuba og Filippinerne.

Kurserne har i Aaret været i Cadiz paa London avista Pesetas 29.65 à 31.95 = £ 1. 0. 0, paa Paris avista Pes. 117.80 à 126.95 = frc 100 og har Middelkursen været i Sevilla paa London avista Pes. 30.60 = £ 1, paa Paris av. Pes. 121.80 = frc. 100; i Huelva paa London av. Pes. 30.50 = £ 1, paa Paris av. Pes. 121.50 = frc. 100; i Sta. Cruz paa London av. Pes. 30.25 = £ 1, paa Paris Pes. 120 = frc. 100.

Toldindtægterne for Provindsen Cadiz var i 1896 Pes. 3 235 823 mod i 1895 3 607 929. Den nye Navigationsskat, som ogsaa oppebæres af Toldvæsenet, udgjorde fra 1 Oktober, da den traadte i Kraft, til 31 Decb. 1896 Pesetas 41 276.

Karantæne. Lazaretterne 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 tilfældige Karantæneforordninger gjælder permanente for Skibe kommende fra samtlige Havne i den mexikanske Bugt, La Guayra, Costa Firme og Antillerne — for gul Feber — naar de afgaar derfra mellem 1 Mai og 30 September, men er fritagne for den øvrige Del af Aaret.

For Tiden er følgende Steder undergivet obligatorisk Karantæne: Rio Janeiro, Santos — gul Feber; Bombay — Byldepest, og 3 Dages Observationskarantæne for Skibe kommende fra Havne beliggende inden 175 Kilometers Afstand fra Rio Janeiro, Santos og Bombay, engelsk Indien, Indo China, China, Japan, den arabiske Kyst, Persiske Bugt og Egypten.

Paa norske Skibe paamønstredes 3 og afmønstredes 4 Mand. 4 Mand rømte. 1 Mand død.

Paa herværende Hospital indlagdes i Aaret 1 norsk Sømand. 4 norske Sømænd hjemsendtes.

I Konsulatets Matrikel er indskrevet i Cadiz 2 norske Undersaatter.

C. Segerdahl.

Havnepolitiregler i Cadiz

til Efterretning for alle Nationers Skibe som besøger denne Havn.

§ 1.

Fartøier skal altid forankre paa den Plads, som anvises af Lodsen, og de som forankre uden dennes Anordning kan gjøre dette med kun et Anker indtil man efterat Sundhedsvisiten er iværksat anviser den Plads, hvor Fartøiet, alt efter Omstændighederne, skal ligge.

§ 2.

Hvert Fartøi skal ligge for 2 Ankere, saa placeret at de ei krydse andres Ankertoug. Den, som glemmer dette Paabud, bliver ansvarlig for den Skade som derved kan opstaa, hvorhos han ogsaa taber sin Ret til Erstatning for af ham selv lidt Havari.

§ 3.

Affald og Aske maa ei kastes i Søen, men skal føres til de for dette Øiemed anviste Steder, hvilke er: Nordsiden af Rio San Pedros Munding eller ogsaa Stranden ved Cortadura, alt efter Veirforholdene.

§ 4.

Ved Lastning eller Losning af Ballast skal behørige Forsigtighedsregler iagttages, saasom at sætte Presenninger eller lignende mellem det Fartøi som lossen og det som modtager, for at intet skal falde i Vandet; og bør saadanne Forsigtighedsregler ogsaa anvendes for Kul, Teglsten og andre synkende Effekter, som kan opgrunde Ankerbunden.

§ 5.

For de i § 4 nævnte Operationer fordres Tilladelse fra Havnekontoret, og maa intet deraf lastes eller kastes paa andet Sted end det som dertil anvises.

Ballast maa ei kastes paa andet Sted, end det i den trykte permit foreskrevne.

§ 6.

Med Lys og Ildsteder skal, til Undgaaelse af Ulykker, den største Forsigtighed iagttages.

Alle Signallys skal paa behørige Steder være tændt fra Solens Nedgang til dens Opgang, og har det Fartøi som undlader dette, ei Ret til Reklamation for den Skade det kan lide ved at blive paaseilet, og er derhos skyldigt at erstatte det paaseilede Fartøis Havari.

§ 7.

Intet Fartøi maa, efterat være forankret, flytte til andet Sted uden Havnekapteinens Autorisation dertil, og bør Flytningen iværksættes under Ledning af Lods og efter gjældende Forordninger.

§ 8.

Baade maa ei holdes agterud, og hvis de der af forbifarende Fartøier skades, godkjendes ikke Havarireklamationer, hvilke kun er gjældende forsaa-vidt Baadene er i behørig Orden ophængte eller liggende ved Fartøiets Sider.

§ 9.

Latinseilere skal, naar de ligger i Havnen, have Klyverbom og Mesanbom indtagne, og Raaseilere, som ligger forhalet ved Kai, skal ogsaa have Klyverbommen indtagen samt Riggen forøvrigt saa stillet, at den optager mindst mulig Plads og ei er i Veien for andre Fartøier.

§ 11.

Kjævl eller Uenighed mellem de forskjellige Besætninger indbyrdes, forbydes.

§ 12.

Arbejde paa Søn- og Helligdage er forbudt, med mindre vedkommende Myndighed dertil har givet Tilladelse.

§ 13.

Hvis et Fartøi ved Udseilingen, eller under hvilkensomhelst anden Omstændighed, efterlader Anker i Bunden, bør Føreren derom gjøre Anmeldelse paa Havnekontoret, samt gjennem sin Konsul eller Consignatør give Sikkerhed for at Udgifterne ved Ankerets Optagning vil blive erstattet af ham.

§ 14.

Skibsførere og Pramformænd, som ei iagttage ovenstaaende Regler, drages til Ansvar og Bøder efter Lov og Forordninger.

Tarif over Bøder for Overtrædelse af Ovenstaaende.

For hver Ton Ballast, losset uden Tilladelse	Pes. 5.
- — — som losses paa andet Sted end det anviste	— 10.
- Losning uden at derved iagttages nødvendige Forsigtighedsregler til Undgaaelse af at noget falder i Vandet	— 10.
- hver Kurv Affald, Aske og deslige, som udtømmes i Søen	— 4.
Hvis ved Uforsigtighed Ballast falder i Vandet	— 50.

Lodsreglement i Cadiz.

§ 1.

Lodskorpset i Cadiz bestaar af 15 Nummerlodser og 8 Reservelodser.

§ 2.

Uniformen er fremdeles den samme, og Baadene er, som hidtil, sortmalede med en hvid Kant, et sort P føres i Seilet og et hvidt P i et blaadt Flag, som skal være heiset paa synligt Sted.

§ 3.

Ingen, der ikke har behørig Udnævnelse dertil, har Ret til at lodse Fartøi, og en Lods kan ei unddrage sig ham tilkommende Lodsning naar saadan af hvilket som helst Fartøi begjæres, medmindre Naturhindringer foreligger, hvilket det tilkommer Havnekapteinen at bedømme.

§ 4.

Lodsning er obligatorisk for alle Skibe af over 50 Reg. Tons Drægtighed, med mindre de er derfra befriet ved 14de Bestemmelse i kongl. Forordning af 11 Mai 1886.

Lodsning er ogsaa obligatorisk for alle Slags Skibe, indenlandske eller udenlandske, af over 50 Reg. Tons Drægtighed, som indgaar i Kanalerne i Carraca og Trocadero.

§ 5.

Lodserne er pligtige til paa egen Bekostning at anskaffe, udruste og underholde et for Tjenesten tilstrækkelig stort — efter Havnekapteinens Bedømmelse — Antal Baade; disses Antal er for Nærværende bestemt til 7 store Baade i god Kondition for at tjenstgjøre tilhavs, og 7 mindre Baade for at anvendes inden Cadiz' Red.

§ 6.

For iværksættende Tjenstgjøring inddeles Lodserne i 3 Grupper med lige mange Individuer i hver Gruppe.

Hver 48de Time indtræder den ene Gruppe som vagthavende, hvilken skal udelukkende ligge tilhavs; den anden Gruppe, der befinder sig paa Havnekontoret, har at befatte sig med udgaaende Fartøier og Flytninger inden Havneomraadet; den tredie Gruppe, i Reserve, er færdig til Tjeneste naar saadan kan behøves. Den ældste Lods er Formand i hver Gruppe.

§ 7.

Den tjenestgjørende Gruppe deler sig i 2 store Baade, der uafbrudt skal ligge ude paa Krydsning, den ene i Nærheden af Rotas Paralel og den anden i Nærheden af San Sebastian's paa en Afstand af 1 à 2 Mil fra Havnen, for fra dem at afgive Lods til Fartøier som styrer ind til Cadiz, og fortsættes Krydsningen efterat Lodsens er afgivet ombord. Saasnart nogen af disse Baade har afgivet alle sine Lodser tilbagevender den strax

til Havnen for at afhente den anden Gruppe, eller dem af den tjenestgjørende, som har iværksat Lodsning, hvorefter Baaden ufortøvet tilbagevender til sin Plads.

Tillige anbefales at de vagthavende Lodser, som har lodset Fartøi ind i Havnen, strax efter Iværksættelse heraf tilbagevender til sine Steder.

§ 8.

De 2 Baade som fører de vagthavende Lodser, tjenstgjør en Uge ad Gangen, og derhos skal der altid findes en tredie Baad færdig til at føre tilsøs de Lodser, hvis Tur til Tjenestgjøring indgaar, samt tilbageføre dem, hvis Tur det er til at afgaa.

§ 9.

For Tjenesten inden Havneomraadet anvendes 3 andre mindre Baade, som ogsaa ombyttes efter hver Uge, for derved at vinde fornøden Tid til deres nødvendige Maling og Reparation af mindre Skader; en af disse Baade er bestemt til at afhente de Lodser, som har udført Indlodsning.

§ 10.

Alle Lodser skal være forsynet med Certifikat, som, udfærdiget af Havnekapteinen, bevidner, at de er berettiget til Bedriften. Ligesaa skal de medføre en af samme Autoritet udfærdiget og pagineret Bog, hvori de skal indskrive Navn og Nationalitet paa de Fartøier, som de lodser, ligesom hvorfra de kommer og den Plads hvor Lodsen kom ombord. Disse Annotationer skal undertegnes af Kapteinen, som derved anfører sin Godkjendelse eller de Anmærkninger og Klægemaal hvortil han finder Grund. Saafremt man ei kan komme overens, skal Havnekapteinen afgjøre Sagen, og derunder høre Kapteinerne med sine Konsignatører samt den Lods, som iværksatte Indseilingen. Derhos skal de medføre paa flere Sprog trykte Exemplarer af Havnepolitireglerne for at tilstilles Kapteinerne.

§ 11.

Lodsen er ansvarlig for Fartøiets Navigering fra sin Ombordkomst indtil han har foraukret det paa passende Sted, og skal han anvise Kapteinen de Manøvreringer som derfor er at udføre, men hans Ansvar slutter i samme Øieblik som Kapteinen ophører at rette sig efter hans Forskrifter.

§ 12.

Lodserne skal, naar normalt Veir er raadende, møde Skibene mindst 1 Mil ud tilsøs, regnet fra Linien mellem Fyrtaarnet San Sebastian og Punta Candor. Om Lodsen ei er kommet ombord inden nævnte Linie passerer, uagtet Fartøiet har vist brugelige Signaler og mindsket Farten til Lettelse for Lodsbaadens Tillægning, rabatteres 25 pCt. paa hvad Fartøiet skulde erlægge efter Tarif. Hvis Fartøiet passerer, uden Lods, Linien mellem Fyrtaarnet San Sebastian og Karabinerernes Vagtstue ved Fuenterrabia. d. v. s. omtrent den udstrakte Linie som Fyrtaarnet og Fyret paa Los Cochinas danner, forhøies denne Rabat til 50 pCt. og endelig, hvis Fæstene San Felipe's og Santa Catarina's Linie passerer, betales ingen Lodspenge.

Naar daarligt Veir er raadende tilkommer det Havnekapteinen at bestemme Stedet hvor Lodserne bør møde.

§ 13.

Ved Udlodsning maa Lodserne ei forlade Skibene førend disse er udenfor al Fare og aldrig inden de har passeret nævnte Fyres Linier, med mindre de er blevet afskediget af Kapteinen, i hvilket Tilfælde dette skal anføres i Lodsens Bog.

§ 14.

Naar Lods begjæres for Udseiling eller Flytning af et Skib, skal, hvis den Lods som har Tur, ei findes paa sin Plads, hvilkensomhelst af dem, som derefter har Tur, forrette den begjærede Tjeneste, for at Skibet ei skal lide noget Ophold enten for Udseiling eller Flytning.

§ 15.

Alle Skibe er skyldige ved passende Manøvrering at lette Tillægningen af den første Lodsbaad som styrer Kurs mod Skibet. Umuliggjøres Ombordlægning, hvilken saa Grunden end er til at der saaledes navigeres, betales alligevel Lodspengene efter Tarif og efter Beregning, at Lodsens kom ombord paa det Sted hvor dette burde ske. Dampskibe er ei skyldige at standse mere end $\frac{1}{2}$ Time for at vente paa Lodsens, og anvendes mere Tid, rabatteres paa Lodspengene efter foregaaende Paragrafs Bestemmelser, og kalkuleres derved den Tid som man har ventet, Skibets Fart, Søens Tilstand og den raadende Vind.

§ 16.

Hvis efterat Lods er kommet ombord i Fartøiet, fordi det efter Kapteinens Udsagn er ankommet fra ren Plads og uden nogen mistænkt ombord, Skibet af Sundhedsraadet beordres til Karantæneplads, skal Skibet som Skadeerstatning til Lodsens betale 10 Pesetas om Dagen, men kun 5 Pesetas daglig ifald Skibet standser under Observation i Cadiz Havn, derhos frit Ophold og, saafremt Skibet ikke i første Tilfælde tilbagevender til denne Havn, betalt Tilbagereise.

§ 17.

Naar Lods paa Grund af slet Veir nødsages at forblive ombord paa Skib enten tilsøs eller forankret i Havn, har han kun Ret til Ophold i den Tid han forbliver ombord.

§ 18.

Feil, begaaet af Lodserne i deres Tjenesteudøvelse, belægges med Bøder, Suspension og Udelukkelse af Korpset. Naar Lods er ilagt Bøder 20 Gange og 3 Gange har været suspenderet, anholdes om Autorisation for hans Udelukkelse af Korpset. Bøderne varierer mellem 5 og 50 Pesetas og Suspensionen mellem 3 og 8 Dage.

Mexiko.

Aarsberetning dateret 26 Marts 1897.

Til Laguna de Terminos ankom med Ladning 6 og i Ballast 33 norske Skibe, ialt 39, hvoraf 1 Dampskib. Bruttofragter £ 1 125. 15. Der afgik med Ladning 38, Bruttofragter £ 24 479. Erlagte Konsulatafgifter Mex. \$ 389.31.

Til Tampico ankom med Ladning 40 norske Skibe dr. 25 591 Ton, hvoraf Dampskibe 39 dr. 25 332 Ton. Der afgik i Ballast 41 dr. 26 102 Ton, hvoraf Dampskibe 40 dr. 25 843 T. Erlagte Konsulatafgifter Kr. 1 226.99.

Til Coatzacoalcas ankom med Ladning 21 norske Skibe dr. 10 801 Ton og i Ballast 5 dr. 5 432 Ton, ialt 26 dr. 16 233 T., hvoraf Dampskibe 21 dr. 14 770 Ton. Der afgik med Ladning 19 dr. 9 327 Ton og i Ballast 4 dr. 1 800 Ton, ialt 23 dr. 11 127 Ton, hvoraf Dampskibe 19 dr. 10 910 Ton.

Fra Progreso afgik med Ladning 120 norske Skibe dr. 57 568 Ton, hvoraf Dampskibe 31 dr. 19 433 Ton. Erlagte Konsulatafgifter Kr. 3 536.30.

Til Vera Cruz ankom med Ladning 49 norske Skibe og i Ballast 6, ialt 55, hvoraf 44 Dampskibe. Der afgik med Ladning 37 og i Ballast 18, ialt 55, hvoraf 44 Dampskibe. Erlagte Konsulatafgifter Kr. 937.08.

Til Frontera ankom 3 norske Seilskibe dr. 972 Ton, der afgik med Ladning. Erlagte Konsulatafgifter Kr. 56.45.

Importens Værdi var i 1896 \$ 23 383 558, eller ca. 6 Mill. mere end i 1895. Exporten var \$ 55 323 914 eller 3.8 Mill. mere end i 1895.

Der indførtes fra Norge i 1896 for \$ 38 623, 1895 for \$ 18 945 og fra Sverige i 1896 for \$ 14 955.

Fra Udlandet ankom 884 Skibe, dr. 925 161 Ton, hvoraf Dampskibe 530 dr. 790 552 Ton. I Kystfart 4 507 Skibe dr. 987 153 Ton.

Blandt Artikler der passer til Indførsel fra de forenede Riger, vil jeg nævne følgende: Tørret Fisk, hermetiske Varer af alle Slags, Staal, Ler-, Glas- og Porcelænsvarer, Jernvarer, Telefoner, Træmasse, Møbler, Tjære, Hestekosøm, de Lavals Separatorer, Tapeter, Skriv- og Pakpapir, Tran, færdige Træhuse, (enkeltvis). Nogle af disse Varer har allerede fundet Veien hid, men i ringe Udstrækning og næsten stedse gennem fremmede Huse. En stor Konsum af disse Varer kan kun skabes, efter min Mening ved at følge det tidligere af mig angivne System, nemlig at Exportørerne opretter et samlet Agentur her i Byen under Bestyrelse af en velskikket Agent, der skulde ofre sig for denne Sag.

I denne den stærke Konkurrences Tid er aabenbart den eneste Vei til at opnaa en Del af dette Lands Handel ikke at lade noget Middel uforsøgt til at bevise de tilbudte Varers overlegne Fordele med Hensyn til Pris og

Kvalitet, hvilket kun kan ske ved at Sælgeren kommer i virkelig Berøring med Kjøberen. Jeg tør nævne, at i denne Opfatning er jeg nylig bleven bestyrket af den britiske Konsul i Mexiko, der i sin sidste Rapport udtaler netop samme Mening.

Importen til Mexiko er praktisk talt begrændset til 5 Lande, de forenede Stater, England, Tydskland, Frankrige og Spanien, idet Indførselen fra alle andre Lande ikke udgjør 5 pCt. af det Hele. Den samlede Værdi viser for Aaret en Tilvæxt af 6 008 891 mexikanske Dollars, hvoraf ca. $\frac{2}{3}$ eller £ 3 926 256 falder paa de forenede Stater, der ved sin geografiske Beliggenhed altid maa tage Løvens Andel af det mexikanske Marked, og i Aarenes Løb har denne Andel havt en Tendents til at voxe.

Fordelingen mellem de deri deltagende Lande er følgende: England £ 1 013 949, Tydskland 478 440, Spanien 186 476, Belgien 130 406, Frankrige 124 939, Schweitz 41 133, Indien 34 503, Holland 28 797, Norge 38 623, Sverige 14 953, Guatemala 14 178, Italien 10 769, Australien 9 625, Portugal 7 670.

De fornemste Artikler er: Bomuldsvarer £ 2 997 186, Uldvarer 751 287, Hamp og Seildugsvarer 359 773, ren Silke Varer 258 327, blandet Do. 300 630, kemiske Produkter 873 245, Spirituosa af alle Slags 1 463 314, Skrivpapir 761 359, Tapetpapir 173 591, Omslagspapir 131 014, Maskineri 2 670 297, Befordringsmidler 133 943, Vaaben og Explosivstoffer 568 603, Staal i Barrer 83 740, Staal og Jernvarer 1 686 481, uforarbejdet Jern 129 161, Ler- og Glasvarer og Porcelæn 324 880.

Siden Fuldførelsen af Mexikos store Hovedjernbanesystem viser Importen af Rails og andet Jernbanemateriel naturlig en stor Nedgang, men i andre Brancher er der derimod i 1895 en Tilvæxt af næsten 1 Million mexikanske Dollars mod det foregaaende Aar. De fornemste Artikler under denne Post er: Staal Rails og Sleepers, Jernrør, Spiger, Skruer, Nagler, Agerbrugsredskaber, bar Staal til Minebrug etc. Nogle af disse Artikler bør være af Interesse for Fabrikanter hjemme; bar Staal vilde f. Ex. ved passende Fremgangsmaade kunne komme til paa det mexikanske Marked at indtage den Plads, der nu optages af amerikansk og engelsk Staal, da det overgaar dette, som det synes, i Kvalitet og Skikkethed for Minebrug og har Fordelen af at være billigere i Pris. Importen af denne Artikel var i 1895 24 000 £.

Maskiner. Importen heraf i 1895 overgaar den i 1894 med £ 129 000. Under denne Post indbefattes Agerbrugs-Mine- og Fabrikmaskiner, til Værdi £ 488 000, Værktøi for Haandværkere £ 54 000, videnskabelige Instrumenter £ 29 000.

Øl Importen viser betydelig Nedgang paa Grund af Oprettelse af Bryggerier i de største Byer.

Papir. Herunder gaar Pakpapir for £ 38 000, Skrivpapir for £ 30 000, Cigaretpapir for £ 52 000 og Tapetpapir for £ 10 000.

Kolonialvarer og Preserver indførtes i 1895 for £ 415 000, Glas og Stentøi for £ 125 000 og saget Træ for £ 113 000.

Exporten gaar betydeligt fremad. Næsten i alle Brancher viste sig Fremgang i 1895. I 1ste Halvaar 1896 var de fornemste Artikler: Sølv-mineralier \$ 5 663 923, Guld myntet 2 704 699, myntede Sølvdollars 9 378 223, Sølv umyntet 14 157 677, Kaffe 6 113 728, levende Dyr 1 009 928, Kobber 2 085 419, Gummi 857 934, Farvetræ 1 821 042, Bly 1 194 419, Huder 1 234 926, Henequen 3 435 864, Tobak fabrikeret 433 948, Do. raa 475 675, Vanille 397 950, Marmor 127 869.

De forenede Staters Andel heraf var 8.7 Mill. \$ eller over 75 pCt. af det Hele. Dernæst kommer England med £ 1 640 714 eller ca. 15 pCt., hvoraf $\frac{1}{4}$ udgjør mexikanske Sølvdollars. Til andre Lande er Exporten ringe og udgjør ikke 10 % af det Hele.

Sølv. Værdien af Exporten i 1895 var den største, der har fundet Sted. 35 pCt. deraf udførtes som Mynt, enten til Brug som Penge i Østen eller for atter at smeltes til Barrer. 21 pCt. udførtes som Malm for Reduktion udenlands og 42 pCt. i Form af myntet Metal; af det sidste gaar næsten alt til de forenede Stater.

Kaffeindustrien har i den senere Tid begyndt at antage betydelige Proportioner i Mexiko, og Udførselen af Kaffe er nu større end af nogen anden Vare undtagen Sølv. Den voxer aarlig eftersom de nye Plantager, der oprettes, bliver produktive. Den mærkelige Udvikling af denne Industri er at tilskrive den stigende Pris i de forenede Stater og følgelig høi Kurs. Men selv uden disse fordelagtige men usikre Omstændigheder er Klimatets og Jordbundens Tilstand i Mexiko foruden den billige Pris paa Jord og Arbeide i og for sig selv tilstrækkelige til at sætte det mexikanske Produkt istand til at konkurrere paa ethvert fremmed Marked. $\frac{9}{10}$ af Produktet gaar til de forenede Stater.

Henequen Hamp og Sisal Hamp er af alle i Mexiko dyrkede Fibre de vigtigste. Planten, der frembringer det, er en Slags Agave, der trives bedst i stenet og tørt Land ved Kysten. Den nuværende gode Tilstand i Staten Yucatan, hvoraf en stor Del er for ufrugtbar til at dyrke noget Andet, skyldes næsten ganske denne Industri.

Tobak. Udsigterne er meget lovende baade for Plantens Dyrkning og Fabrikationen, henseet til Mangelen af Tobak paa Cuba.

Sukker. Nedgangen i denne Industri paa Cuba vil utvivlsomt virke meget til at stimulere Produktionen af Sukker til Export i Mexiko, hvor hidtil Dyrkningen har været begrændset til Hjemmeforbrug og alene saa meget nu og da udførtes til Europa, for det Meste til England, som udkrævedes til at holde Priserne her oppe.

Den 1 April 1896 var der 6 934 eng. Mil Jernbaner i Virksomhed i Republiken. Den voxende Trafik paa de fleste af disse Linier har bidraget Meget til at erstatte Selskaberne for det Tab, som Sølvets Værdiforringelse paaførte dem ved Betalingen af deres Obligationsgjæld.

Ophævelsen af „alcabales“ eller Mellem-Stats-Told traadte i Kraft i Juli 1896. Varer af alle Slags, baade fremmede og udenlandske, kan nu cirkulere fri gennem Republiken uden at være underkastet Toldvisitation eller Told.

Det vigtige Arbejde, Draineringen af Mexikos Dal, bestaaende af 6 $\frac{1}{2}$ Miles af Tunnel og 3 af Kanal, er saagodtsom afsluttet.

Republikens Befolkning var i Oktober 1895 12 $\frac{1}{2}$ Million eller en Tilvæxt af 2.6 Millioner siden 1878.

Guaymas (Vicekonsulens Indberetning). Aaret har være gunstigt for Sonora. Der var nok Regn for Høsten, og Sundhedstilstanden var god. Den eneste Vanskelighed var Usikkerheden i Pengemarkedet, den lave Pris paa Sølv og tilsvarende lav Pris paa mexikanske Dollars i de forenede Stater og Europa, idet Kursen var saa yderst høi og undertiden uopnaaelig. Efterat nu Valget er over i de forenede Stater, haaber man paa en Forandring heri.

Importen kommer som før fra Europa over New Orleans og Jernbane samt ved Seilskib rundt Kap Horn, og fra de forenede Stater ved maanedlige Dampskibe fra San Francisco og Seilskib fra Puget Sound og Humboldt Bay, og daglig ved Jernbane via Nogales fra otte Kanter i Øst og Vest.

Export. Hele Appelsinhøsten gaar til Chicago, Kansas City, St. Louis etc. Læder af udmærket Kvalitet gaar til England, de forenede Stater og Japan. Bønner og Garvanzas er iaar sendt til Cuba og Spanien med god Fordel. Mel gaar til Simaloa og Nedre Californien og Malm til de forenede Stater.

Grubedriften er vor fornemste Industri og er mere blomstrende end nogensinde. Minas Prietas er den mest fremdrevne Grube. Grand Central og Amorillas Gruberne solgtes til et engelsk Konsortium for £ 150 000, der ogsaa underhandler om Creston Colorado Co.s Gruber, hvorfor der skal forlanges 10 Millioner \$. Mange nye Gruber er aabnet og ældre gjenoptaget. Minas Prietas er nu en blomstrende By med ca. 7 000 Indbyggere.

Sonora Jernbanen gaar mellem Guaymas og Nogales og forener den med Arizona og Ny Mexiko Banen til Bensin, hvor den slutter sig til Syd Pacific Systemet, der gaar i Øst og Vest, og Atkinson og Santa Fe Nord.

Dyrkning af Apelsintrær og Export af Frugt gaar hvert Aar mere frem, og Sonora Apelsiner sælges nu i de forenede Stater til høiere Pris end de fra California og Florida. Korn og Bomuld bliver overflødig, da der har været nok af Regn. Kvæg i Statens nordlige Del kjøbes i stor Mængde af amerikanske Kvæghandlere og føres til de forenede Stater.

Arbeidet paa Yakeeflodkanalen drives nu stærkt. Yakee Indianerne har ikke forarsaget nogen Uro i det sidste. Den fredelige Del af dem udgjør den fornemste Arbeidskraft her.

Skibsfarten gaar stadig fremad. Selv nu er en maanedlig Linie til California ikke nok til at føre alle tilbudte Varer, og jeg tror, at nogle foretagsomme norske og svenske Skibsredere burde se hen til denne Vestkystfart, thi sikkert er der allerede nu Plads for flere Dampskibe til lønnende Fragter. Trælast f. Ex. betaler 7 Mex. \$ Fragt herfra til Altata, ca. 20 Timers Fart, eller Halvdelen af, hvad det koster at faa Varer frem fra

Puget Sound, der tager 25—30 Dage. Jeg er overbevist om, at en maanedlig Linie af Dampskibe f. Ex. fra Vancouver, British Columbia, med Trælaster og anløbende Nanaimo med Kul, samt derfra til San Francisco for Stykgods, saa til Todos los Santos, nedre California, La Paz, Santa Rosalia, Guaymas, Mazatlan, San Blas, Manzanillo og Acapulco, og paa Tilbageveien anløbende Mazatlan og direkte til San Francisco og tilbage til Udgangspunktet Vancouver, vilde lønne sig særdeles godt. Ladningen ned vilde blive Trælaster, Kul og Stykgods, og tilbage Frugter, Huder, Bark, Malm etc.

Hvis Fordelene ved en saadan Dampskibsforbindelse blev tilstrækkelig paavist Fællesregjeringen, tror jeg, at der ikke vilde blive nogen Modstand derimod, men at Staten tvertimod vilde blive fuldt villig til at give en liden maanedlig Understøttelse, f. Ex. 2 000 mex. \$ pr. Trip for et 2—3 000 Tons Dampskib, ligesom uden Tvivl flere andre Fordele kunde erholdes, hvorved enhver konkurrerende Linie vilde hindres fra at begynde.

Hvis en saadan Linie blev udstrakt til at omfatte Havne i Centralamerika, er jeg vis paa, at den vilde kunne udrette Meget ved at føre Kaffe op hertil for Tilbagesendelse paa Jernbane til de mellemste og østlige Stater, hvorved vilde undgaaes Omveien om San Francisco, der medfører Tidstab og andre større Udgifter. Interesserede her vilde være villige til at imødekomme Skibsredere i saadanne Planer ved at befragte Dampskibe passende for saadan Fart i Maanedsfraagt og for at faa saadan Linie i Gang.

Tehuantepec Jernbanen, der nu næsten er færdig og vil aabne dette prægtige Land med Gjennemtrafik fra Atlanterhavet til det stille Hav, og den paatænkte Kolonisationsplan af Japanesere i Chiapas vilde være en endnu større Tiltrækning til Oprettelsen af en saadan Linie. Jeg anbefaler dette til norske Skibsrederes alvorlige Overveielse.

I dette Aar har Centralregjeringen ganske ophævet Acabaler eller Statstold, og Statens Regjering har paalagt en Tillægsskat af 3 % og 30 % føderalt paa alt Varesalg. Denne Extraskat gaar til Staten som Erstatning for de nævnte Toldafgifter.

Centralregjeringen har ogsaa vedtaget en Lov, hvorved det metriske System indføres i alle Transaktioner; den er endnu ikke gjort obligatorisk, men dette vil uden Tvivl ske næste Aar.

Intet norsk eller svensk Skib har været her i Distriktet dette Aar, og det synes forunderligt, at denne Vestkyststrade aldrig har tildraget sig skandinaviske Rederes Opmærksomhed. I de 9 Aar jeg har bestyret Vicekonsulatet, har mit Hus alene havt mellem 40 og 50 Skibe her med Trælaster fra Puget Sound, hvorfor Fragterne har oversteget \$ 200 000 i Guld, alt tjent af amerikanske Skibe.

Tampico (Vicekonsulens Beretning). Værdien af Importen var 8 685 442 Pesos i Guld mod 3 642 007 i det foregaaende Fiskalaar (endende 30 Juni). Exporten var 23 920 464 Pesos Sølv. Indførselstolden var i 1895—96 \$ 4 229 000.

Den betydelige Forøgelse af Importen skyldes de Lettelser, som Skibsfarten her finder til hurtig Losning af Varer direkte ved Kaien, samt derhos Forøgelsen i Stykgods bestemt til de indre Byer. Store Kvantiteter Kul og Cokes er kjøbt for denne Havn. Derhos har paa Grund af slet Høst og stor Mangel paa Korn store Partier heraf været indført fra de forenede Stater. Exportens Tilvæxt bestaar især i Produkterne af de store Bergværker i det Indre.

En ny Toldbodkai er begyndt i Juli, solid bygget paa kreosoterede Pæle, ca. 800 Meter lang og 25 bred med Jernbanespor ved Siden for Transport af Varer til Toldbodens Pakhuse, der vil blive bygget nær Kaien af Sten og Jern, ialt i en Længde af 300 Meter.

Josef Breier.

Helsingfors.

Aarsberetning dateret 2 April 1897.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Fm.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen	5	712	2	812	7	1 524	-	-	15 400
- Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	21	2 025	14	8 103	35	10 128	-	-	24 864
- Sverige til Vice- konsulsstationerne .	-	-	14	6 642	14	6 642	-	-	
- andre Lande til Ho- vedstationen	15	11 600	6	2 541	21	14 141	-	-	43 250
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	87	51 184	203	104 778	290	155 962	-	-	204 242
Ialt	128	65 521	239	122 876	367	188 397	167	117 628	287 756
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . .	8	3 179	-	-	8	3 179	-	-	39 790
- Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . . .	3	248	8	3 600	11	3 848	-	-	1 700
- andre Lande fra Ho- vedstationen	21	12 604	7	3 061	28	15 665	-	-	131 950
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	280	141 717	40	23 988	320	165 705	-	-	2 724 915
Ialt	312	157 748	55	30 649	367	188 397	167	117 628	2 898 355

For Havari eller Ordre anløb 4 Skibe dr. 1 045 Ton.
Af svenske Skibe ankom 602 dr. 167 266 Ton.

**

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Fm. 1 119.25, ved Vicekonsulsst. Fm. 13 704.84, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Fm. 6 852.42. Af svenske Skibe ved Hovedst. Fm. 1 318.20, ved Vicekonsulsst. Fm. 9 861.55, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Fm. 4 930.80. Ialt tilfaldt Konsulskassen Fm. 14 220.67. Expeditionsafgifter, norske 169.40, svenske 938, fælles 71.

Den norske Skibsfart udgjorde i 1895 296, dr. 149 410 Ton, 1894 316, 136 170 Ton, 1893 326, 137 161 Ton, 1892 278, 108 523 Ton. Gjennemsnit i Femaaret 315, 143 932 Ton.

Indseilede Bruttofragter var i samme Tid af norske Skibe 1892 1 954 051, 1893 2 454 031, 1894 2 391 293, 1895 2 478 286, 1896 3 186 111, Middel-tal 2 492 754.

Dampskibenes Andel i denne Fart var 1892 68, dr. 37 751 Ton, 1893 93, 53 548, 1894 91, 59 130, 1895 107, 82 876, 1896 167, 117 628.

Den norske Skibsfart paa Finland viser en Tilvæxt mod 1895 af 71 Skibe og ca. 39 000 Ton. Aaret indtager den første Plads i 5 Aaret. Det samme gjælder de opseilede Bruttofragter.

Af de ankomne norske Skibe ankom til Helsingfors 28 dr. 15 665 Ton, Bjørneborg 39, 16 919, Borgå 18, 7 723, Ekenæs 2, 322, Fredrikshavn 23, 15 181, Gamle Karleby 4, 1 659, Hangø 7, 3 262, Jakobstad 2, 136, Kotka 76, 40 224, Kristinestad 3, 734, Lovisa 32, 22 531, Mariehamn 1, 431, Ny Karleby 2, 1 235, Raumo 1, 440, Torneå 6, 2 902, Uleåborg 15, 6 867, Wasa 12, 3 177, Wiborg 75, 37 626, Åbo 21, 11 363.

Konsulatafgifterne for norske og svenske Skibe tiltog med Fm. 6 773, deraf fra Wiborg med ca. 1 700, Kotka ca. 1 400, Lovisa ca. 1 300 og Helsingfors ca. 1 000 Mark.

Norsk Bark „Elise“ af Drammen grundstødte ved Märkets Fyr og blev solgt 27 August. Ligesaa forulykkede Brig „Antillo“ af Arendal nær Ristna ved Dagerort, og Fregatskib „Primus“ af Christiania 22 Septbr. under Regn-tykke paa Hoglands Vestkyst.

Fragter. Der noteredes: Fra Helsingfors. Til tyske Østersøhavne 19 Rm., tyske Nordsøhavne 21—26, danske Øer 20—21, Kjøbenhavn 19—20 Rm., Holland 13—14 Gylden, Belgien 32—37 frcs., nordre Frankrige 32—34, Biscayiske Bugt 38 frcs., London 22 sh. 6 d—27 6 d, Englands østre Kulhavne 22 sh.—22 sh. 6 d, Englands øvrige Do. 25 sh.—27 sh. 6 d, Englands Kanalhavne 27—30 sh., Firth of Forth 21—25 sh., Cadiz 55—62 Pesetas, Sevilla 60—62, Malaga, Almeria, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona 55—65, Barcelona 60—70 Pesetas.

Fra Bjørneborg. Til Aberdeen 23 sh.—23 sh. 6 d, Arbroath 25—26 sh., Ayr 31 sh., Berwick o/ Tweed 22 sh., Blyth 24 sh., Bridge-water 32—40 sh., Binghead 29 sh., Dundee 22—24 sh., Firth of Forth 26 sh. 6 d, Grangemouth 22—30 sh., Granton 47 sh. 6 d, Great Yarmouth 26 sh. 6 d, Grimsby 20 sh.—22 sh. 6 d, Guernsey 23 sh. 6 d, Hull 22—43 sh., Kings Lynn 25 sh., Leith 23 sh. 6 d, London 21 sh. 6 d—25 sh. 6 d, Methil 21 sh., Montrose 23—25 sh., Perth 31 sh. 3 d, Peterhead 28 sh., Plymouth 26—35 sh., Sharpness 30 sh., Southampton 30 sh. 6 d—33 sh.,

Suttonbridge 25 sh. 6 d, Tayport 22 sh. 6 d, Newcastle 26 sh. 6 d—27 sh., W. Hartlepool 22 sh., Antwerpen 27 sh. 6 d, Rotterdam 34 Rm., Zaandam 13/2 fl., Aalborg 20 Rm., Esbjerg 26 Rm., Kallundborg 19 Rm., Kjøbenhavn 19 Rm., Mariager 21—25 Rm., Flensburg 20—22½ Rm., Geestemunde 24 Rm., Hadersleben 23 Rm., Flensburg 28½ Rm., Itzehoe 29—29½ Rm., Kiel 19—21 Rm., Lübeck 18½—19½ Rm., Rendsburg 22¾ Rm., Rostock 22 Rm., Schwartzenhütten 29 Rm.

Fra Fredrikshamn til Lübeck 21 Rm., Kjøbenhavn 20 Kr., Amsterdam 22 fl., Antwerpen og Gent 40 frc., London 30—32 sh., Leith 20 sh. 6 d, Bordeaux 46 frc., Marseille 56 frc., Port Natal 79 sh.

Fra Kotka til Lübeck 20 Rm., Kiel 20—23 Rm., Kjøbenhavn 20—21 Rm., Danske Havne 20—23 Rm., Brahe 26—27 Rm., Bremen 28—30 Rm., Amsterdam 18—21 fl., Zaandam, Rotterdam, Vestzaan 18 fl., Harlingen 16 fl., Antwerpen, Gand 38—44 frc., Ostende 31—35 frc., Nieuport 37 frc., London 30 sh.—32 sh. 6 d, Hull 20—23 sh., Grimsby 23 sh. 6 d—26 sh., Leith 22 sh. 6 d—23 sh., Grangemouth 23—25 sh., Rochester 25—26 sh., Newcastle 27 sh., Calais 31—32 frc., Havre 34—35 frc., Dieppe 33—36 frc., Dunkerque 35—36 frc., Rouen 34—35 frc., Honfleur 40 frc., Boulogne s. m. 45—47 frc., Bordeaux 41—45 frc., Cette, Marseille 54—58 frc.

Fra Wiborg til Kjøbenhavn 20½—22½ Kr., London 27 sh. 6 d, Hull 23 sh.—33 sh. 9 d, Grimsby 22 sh., W. Hartlepool 22 sh.—28 sh. 6 d, Great Yarmouth 27 sh., Havre 34—37 frc., Bordeaux 48—55 frc., St. Malo 48 frc., Sevilla 62 frc., Marseille 54 frc., Rotterdam 14—17 fl., Zaandam 15 fl.

I Maanedshyrer betingedes for Matroser Kr. 28—45, Letmatroser Kr. 22—35, Jungmænd Kr. 28—14, Fyrbødere Kr. 45—35, Tømmermænd Kr. 50—60.

Konsulatets Kontor er No. 2 b Manègegatan, aabent 10—2.

Den for svenske og norske Arbeidere i Finland grundede Kasse for Hjælp til Sygdom og Begravelse er i 1896 fremdeles gaaet frem. Kassen havde ved Udgangen af 1896 en kontant Beholdning af Fm. 6 292 og udbetalte i Aaret i Sygehjælp Fm. 539.

Det „Svensk-Norske Gillet“ i Helsingfors, der har bestaaet i 10 Aar, har ca. 170 Medlemmer og uddelte til 37 nødlidende svenske og norske Undersaatter i 1896 Fm. 505. Dets Beholdning var sidst i 1896 Fm. 1 477. Under sin Bestaaen har det til nødlidende Landsmænd, ialt 489, uddelt Fm. 6 923.

Den „Svenska Sällskapsklub“ i Helsingfors har ligeledes understøttet trængende Landsmænd.

Af de i sidste Rapport omtalte nydannede Foreninger hersteds, „Svenske Vikingen“ og „Skandinaviska Sällskapet“, kan den sidste ansees opløst, da Øvrighedens Stadfæstelse er negtet paa dets Statuter. Det førstnævnte gaar derimod fremad og understøttede i Aaret flere af sine Medlemmer.

Finlands Søfart og Handel i 1896. Som sædvanlig har der endnu ikke været Adgang til at benytte officielle Kilder.

Bjørneborg (fra Vicekonsulen). Aaret har for Handelen været gunstigt. Importen var 3.7 Mill. Fm. og Exporten 9.9 Mill. Fra de forenede Riger indførtes for en Værdi af Fm. 555 840, hvoraf Sild for 35 126, Brisling for 10 171, Torsk for 21 080, Høfrø for 21 000, Huder for 45 000, finere Jernarbeider 20 370, Jernplader 77 547, Jern i Stænger 35 155, Maskiner 36 700, Lommeure 67 000. Af Udførselen til de forenede Riger var Havre for M. 14 020, Smør 24 000, Trævarer 57 000, Tjære 23 000, Krebs 17 000.

Havnen besøgt af 550 Skibe dr. 195 625 Ton, hvoraf Dampskibe 137 723 T. Middeldrægtigheden af Dampskibe var 481 Ton.

Borgå. Importens Værdi var 1.4 Mill. Fm. og Exporten ca. 3 Mill., hvoraf Trævarer ca. 2.9 Mill. Havnen besøgt af 134 Skibe, dr. 55 563 Ton, hvoraf 27 engelske 22 573, 6 tyske 3 419, 8 danske 2 937, 4 hollandske 1 572 Ton.

Fredrikshamn (fra Vicekonsulen). Exporten steg paa Grund af de udmærkede Konjunkturer for Trævarer.

Skibsfarten aabnedes 27 April og vedblev til 29 November. Til Distriktet ankom 217 Skibe dr. 87 353 Ton. Værdien af Exporten var ca. 2 Mill. Fm. og af Importen ca. 700 000 Fm. Der er anlagt en ny Dampsag og et moderne Glasværk for Vindusglas.

Hangö (fra Vicekonsulen). Havnen besøgt af 695 Skibe dr. 244 969 Ton. De væsentligste Importartikler var Mel, Kul, Bomuld, Kolonial- og Jernvarer. Der udførtes Smør ca. 11 Mill. Kg., Træmasse ca. 4½ Mill., Jern og Staal ca. 1.7 Mill., Papir ca. 1.2 Mill. Kg., Træ ca. 53 600 Kubm.

Kotka (fra Vicekonsulen). Søfarten aabnedes 28 April. Der ankom 650 Skibe dr. 257 203 Ton. Importens Værdi var ca. 3.4 Mill. Fm. og Exportens Værdi ca. 17.6 Mill., hvoraf Trævarer for ca. 14.3 Mill., Træmasse 2.5 Mill. Exporten er steget, hvilket turde bero paa, at der er foregaaet nye industrielle Anlæg; da hertil Maskiner er indført fra Udlandet, er ogsaa Importen steget.

Af de nye Anlæg kan nævnes 2 Træsprit-Destillationer.

Skibsfarten ophørte 12 December.

Kristinestad (fra Vicekonsulen). Værdien af Importen var Fm. 1 126 910 og af Exporten Fm. 1.2 Mill. Havnen besøgt af 160 Skibe dr. 50 471 Ton, hvoraf 8 engelske, 6 846 Ton, 7 tyske, 3 052 T., 8 danske, 2 445 Ton.

Lovisa (fra Vicekonsulen). Importens Værdi var ca. 1.5 Mill. Fm. Havnen besøgt af 273 Skibe dr. 102 811 Ton, hvoraf engelske 32, 29 822 T., tyske 8, 4 541 T. Trælastrørelsen var meget livlig og tegner fremdeles dertil. Exporten af Havre laa paa Grund af de trykkede Prisforhold ganske nede, men synes atter iaar at ville opblomstre. Forøvrigt udføres herfra næsten kun Ved, der gaar til Rusland og noget Karve til Tyskland. Af Importen gaar en stor Del over Helsingfors og Hangö.

Der paatænkes en smalsporet Jernbane Lovisa—Vesijärvi.

Seilleden op til den nuværende Havn er kroget og vanskelig for Navigation, men ved „Valkoundde“, hvor Banen vil udmunde, undviges de vanskeligste Passager, hvorhos Dybden lige ved Stranden er 28 Fod, et Forhold, hvortil neppe nogen Stad, undtagen maaske Hangö med sin Molo, paa Finlands Sydkyst kan opvise Magen.

Jernbanen vil maaske gjenoplive Lovisas tidligere store Export af Havre og Trævarer. Isaafald vil de forenede Rigers Skibe her faa Interesser at vogte. Derhos turde Rigerens Industrier paa denne Vei faa Afsætning for sine Produkter. Til Banens Bygning turde ogsaa Leverance af Materiel være at paaregne.

Seilleden op til Skeppsbron er nu ordentlig afmærket, men kan kun benyttes af grundgaaende Skibe.

Tammerfors (fra Vicekonsulen). Velstanden er tiltaget paa alle Omraader i Distriktet i 1896. Jordbrugerne har havt god Høst og god Afsætning for sine Produkter. For Arbeiderne er det lysnet og inden Storingen er forøget Virksomhed. Trævareindustrien gav udmærkede Resultater, idet Priserne oversteg de i 1895 med lige til 20 pCt.

Bomuldsspinderiet (Finlayson & Co.), hvis Arbeidsstyrke var 2 456 Mand, forarbejdede 12 600 Baller Bomuld eller 6 Mill. eng. $\text{\textit{X}}$ og havde en Aarsomsætning af ca. 10.4 Mill. Fm. Tammerfors Linspinderi arbejdede med 1 588 Personer og producerede for 3.2 Mill. Mark Linvarer, for 400 000 M. Træmasse og for 400 000 M. Jernvarer.

Omsætningen ved efterstaaende Fabriker udgjorde: For Klædefabriken 1½ Mill. M., Papirfabriken 2.2 Mill., Tagfiltfabriken 800 000, Aktiepapfabriken (Omslagspapir) 200 000, Fyrstikfabriken 114 000, Finska Søgblads Aktiebolag 114 000, Tapetfabriken 100 000.

Arbejdernes Løn opgik lige til det Dobbelte af foregaaende Aar.

Priserne paa Skovfugl var for Tiur Fm. 3—3.60 Parret, Aarfugl 2—2.50, Hjerpe 1.20—1.50 Parret. Arbeidsheste betaltes med 3—400 Fm.

Folkemængden i Tammerfors er 26 700.

Uleåborg (fra Vicekonsulen). Indførselens Værdi var 7.5 Mill. Fm., hvoraf for 2 Mill. raa Huder. Exporten repræsenterede en Værdi af ca. 9 Mill. Fm., hvoraf Trævarer 3.6 Mill., Huder 2.4 Mill., Tjære 1 Mill. Havnen besøgte af 419 Skibe dr. 110 495 Ton, hvoraf 56 engelske 42 041 T., 21 tyske 10 083 T., 30 danske 5 640 T.

Fra de forenede Riger indførtes bl. A. 48 224 Kg. salt Sild.

Wasa (fra Vicekonsulen). Søfarten foregik fra 1 Mai til 29 November. Der ankom 444 Skibe dr. 96 994 Ton, hvoraf 20 tyske, 7 273 Ton, 12 engelske, 7 405 T., 28 danske 4 171 Ton.

Importen var 13 Mill. Fm. og Exporten ca. 5 Mill.

Wiborg (fra Vicekonsulen). Søfarten foregik fra 7 Mai til 30 Novbr. Til Transport af Trævarer anvendtes 29 norske Damp- og 39 Seilfartøier.

Åbo (fra Vicekonsulen). Blandt Indførselsartikler fra de forenede Riger var salt Fisk 329 000 Kg., tørret do. 34 730 Kg., fersk do. 51 150 Kg., Lerrør 336 500 Kg., ildfast Tegl 450 000 Stykker, Cement 700 000 Kg. Ingen Export fandt Sted til Norge. Den væsentligste Export bestod af 27½ Mill. Kg. Havre og 35 000 Std. Trælast. Der ankom 840 Skibe dr. 251 269 Ton, hvoraf 35 svenske, 54 danske, 35 tyske, 36 engelske. Hele Importens Værdi var 24.5 Mill. Mark og Exporten 10.3 Mill.

Helsingfors. Værdien af Importen var Fm. 42.5 Mill., eller den største siden 1875; heraf fra Rusland for 8.5 Mill. Værdien af Exporten var ca. 8.8 Mill., hvoraf for 4.5 Mill. Trævarer. Havnen besøgte af 7 139 Skibe dr. 571 142 Ton, hvoraf 49 engelske dr. 39 174 T., 55 tyske 20 304 T., 88 svenske 16 511 T., 23 danske 11 450 T. Søfarten varede fra 20 April til 12 Januar 1897.

Blandt Importartikler til Finland i 1896 kan nævnes salt Sild 4 336 000 Kg., Tørfisk 521 000 do.

Udførselen viser en Tilvæxt for Havre med ca. 28 Mill. Kg., Træmasse af ca. 4 Mill., Papir af ca. 3 Mill. og Smør af ca. 700 000 Kg., derimod en Nedgang for Bær, Rug, Ved og Tjære. Indførselen viser en Stigning for de fleste Artikler.

Indførselen af svenske Maskiner og Jordbrugsredskaber er tiltaget paa Grund af den almindelig forbedrede økonomiske Tilstand. Den rige Tilgang af Foder har bevirket forøget Smørproduktion og dermed større Omsætning af Separatorer og Meierimaskiner, især Haandseparatorer, da de fleste nye Meierier overlader Jordbrugeren selv at besørge Skumningen og alene modtager færdigskummet Fløde. Ved saadanne smaa Meierier er altid Behov for mindre Dampmaskiner og Dampkjedler, der især tages fra „Vulcan“ i Norrköping. De svenske Værksteder er paa Grund af de gunstige Konjunkturer saa stærkt optaget, at de ikke kan overtage Bestillinger paa kortere Tid end 6—8 Maaneder.

Træforarbeidelsesmaskiner fra Beronius' Værksted i Eskilstuna, Jonsereds Fabriker ved Gøteborg, Bolinders Ramme- og Cirkelsage og Manktells Lokomobiler havde i 1896 rivende Afsætning til nye Anlæg udelukkende beregnet paa Skovindustrien. Slaatemaskiner er nu bleven ligesaa gjængs som Symaskiner, saaledes er f. Ex. i Egnen ved Wasa i 1896 solgt over 1 000 Slaatemaskiner, de fleste fra Amerika, hvilke paa Grund af lave Fragter og lettere Konstruktion kan sælges billigere end de svenske. Blandt andre Maskiner, der begynder at anvendes, kan nævnes Bolinders Petroleum Motorer til Meierier m. M. paa Steder, hvor man maa spare paa Ved, Vindmotorer fra Ystads mek. Værksted til Tørlægning af Myrland m. M., De Lavals Dampturbiner, samt Velocipeder.

Sædekorn efterspørges mindre end før, da man har lagt sig efter indenlandsk Produktion.

Sildemarkedet. Skjøndt de gjenstående Lagere i Finland fra Høsten 1895 ikke var særdeles store, og man følgelig havde al Grund til at vente fordelagtig Afsætning for den nye Vare i Begyndelsen af 1896, blev Resultatet dog helt anderledes.

Paa Grund af den om Vinteren raadende usædvanligt billige Pris paa Flesk var derimod samtidig Omsætningen af den dyrt indkjøbte Sild helt ringe, hvorfor ogsaa ved Skibsfartens Aabning betydelige Partier af den gamle Vare endnu var usolgt, hvilket trykkede Markedet og tog Kjøbelysten væk for den nye Vare.

Da derhos i Norge Lagrene saavel af Fedsild som Vaarsild var meget betydelige, og Exportørerne paa Grund deraf var særdeles ivrige efter snarest muligt at faa solgt sin Vare, blev Følgen deraf, at Markedet her overfyldtes af Offerter, medens Kjøberne stedse blev mere tilbageholdne. De første Salg fandt dog Sted til nogenlunde rimelige Priser, men da der stedse indgik flere Offerter, samt derhos mange saakaldte „aventurlaster“ ankom hid, sank Prisen stadig, og Sælgerne nødtes tilsidst til for sin Vare at acceptere yderst lave, ja endog ruinerende Priser. Dette Forhold vedblev hele Sommeren, og Resultatet for Exportørerne maa betegnes som exceptionelt daarligt. Afsætningen af den meget billigt indkjøbte Vaarsild og Fedsild har været særdeles livlig, og turde Lagrene deraf i Finland for Nærværende paa det Nærmeste være udtømt. Af svensk saakaldt Tomsild indførtes nogle 1000 Tønder, der for største Delen fandt Aftagere. Varen var ret vel behandlet og Tønderne omhyggeligt pakkede. Ogsaa iaar er til Finland indført et ret stort Kvantum skotsk Sild, der har fundet særdeles god og rask Afsætning, da Varen befandtes af god Beskaffenhed og Prisen ligeledes stillede sig usædvanligt billig. Den skotske Sild synes hvert Aar at vinde mere Indpas paa Markedet hersteds, og det er at befrygte, at den snart ganske vil udestænge ialfald den daarlige norske Vaarsild, forsaavidt ikke Prisen paa denne Vare kommer til at stille sig særlig lavt.

Hvad den norske Høstfedsild angaar, turde den derimod nok komme til at holde sig paa Markedet hersteds, saafremt Fangsten bliver god og Priserne holder sig nogenlunde billige. Dog burde man i Norge lægge sig efter Anvendelse af bedre Tønder samt haardere Pakning end hidtil har været Tilfældet. Gjøres der ikke noget i Norge for bedre Konservering af Varen, turde det herefter blive meget vanskeligt for den norske Sild at konkurrere i Finland med den skotske, der baade i Kvalitet er fuldt jevnbyrdig med den norske, men derimod samme langt overlegen, hvad Tønder og Pakning angaar.

Importen af Sild til Finland, der i 1895 opgik til ialt ca. 3 356 000 Kg., steg derimod i 1896 til ca. 4 336 000 Kg., og der er ingen Grund til at tro, at Importen af denne Vare i Løbet af 1897 vil aftage.

Lagrene i Finland af Sild fra forrige Aar er ikke store, og Udsigterne til Afsætning ved første aabne Vand følgerig ganske gode.

Høsten i Finland 1896 kan i det Hele betegnes som god saavel med Hensyn til Kvalitet som Kvantitet.

Af svenske Forsikringsselskaber, der øver Virksomhed i Finland, er 7 for Livsforsikring, 1 for Ulykkes-, 4 for Brand-, 4 for Transport- og 1 for Glasforsikring.

Noget norsk Selskab er ikke etableret i Finland.

Udvandringen fra Finland har uden Tvivl været i Aftagende i 1896. Fra Wasa Län berettes, at Emigrationen under de ugunstige Forhold i Amerika har begyndt at vende sig til Afrika.

Af Love m. M., der er udkommet i Aarets Løb, køn nævnes:

28 Januar, Forbud mod Indførsel til Finland af levende Kvæg og alle slags Raastoffe af saadanne Dyr fra Hamburg, Bremen, Lübeck, Oldenburg, Schleswig-Holstein og Hannover;

19 Marts, Keiserl. Kundgjørelse om Førelse af Handelsregistre og Fortegnelser over Anmeldelser til Handelsregistret;

7 April, Ratifikation af Handelstraktat mellem Rusland og Portugal;

14 Mai, Deklaration mellem Rusland og Danmark om gjensidig Anerkjendelse af Skibes Maalebrevne;

29 Juni, Deklaration mellem Rusland og Sverige om do.;

9 Septbr., Keis. Forordning om Tilvirkning, Oplag, Salg og Transport af ildsfarlige Olier og lignende Vædske;

31 Oktober, Forordning om hvad der skal iagttages ved Anvendelse af „Utsökningslagen“ i visse Tilfælde;

21 Decbr., Keis. Kundgjørelse om det Flag, der i Finland i visse Tilfælde skal benyttes;

28 Decbr., Keis. Kundgjørelse om Exporttold paa Sagtømmer og andet usaget Virke.

Bemærkelige Forandringer i Finlands Toldsatser er ikke forekommet.

M. Björnstjerna.

Kjøbenhavn II*).

Skrivelse dateret 29 April 1897.

Kjøbenhavns Frihavn.

Erfaringen fra 1896 synes at vise, at man er naaet nærmere til det Maal, hvortil man har sigtet ved Anlæg af en Frihavn ved Kjøbenhavn. Idet der med en saadan Institution paatænkte, foruden i Almindelighed at opnaa bedre Havneforhold hersteds, fortrinsvis, dels at berede gunstigere Anledning for Kjøbenhavns Handels- og Industridrivende til at optage nye Feldter for sin Virksomhed, dels at befordre den internationale Omsætning over Kjøbenhavn og saa at sige gjøre denne By til en Stapelplads for en Del af Nordeuropa, har Beregningerne herom vistnok, efter hvad der hidtil kan dømmes og under Hensyn til, at der ikke kan ventes saa særdeles store Resultater i den forholdsvis korte Tid, der er forløbet efter Frihavnsanlæggets Fuldførelse, vist sig i det Hele vel grundede. Under den i Forbindelse med Frihavns Aabning fastsatte Nedsættelse i Skibsafgifterne i danske

*) Se No. 4 pag. 105.

Havne og deraf følgende Nedgang i Fragtsatserne paa Kjøbenhavn er den før raadende betydelige Forskjel i Fragterne paa sidstnævnte Plads og de store Handelscentrer nu i betydelig Grad udjævnet, hvoraf har paafulgt Fordele, der i væsentlig Grad turde være kommet Handelsstanden tilgode. Hertil kan ogsaa føies, at uden Hensyn til det sidstnævnte Forhold, et Opsving har fundet Sted i Frihavnen paa de allerede udnyttede Næringsomraader, og at nye saadanne er bleven prøvet. Det maa ansees utvivlsomt, at selve Tilværelsen af en Frihavn i høi Grad har bidraget til i sidstnævnte Henseende at frembringe og frugtbargjøre Ideer, som ellers ikke vilde have ledet til noget praktisk Resultat, eller maaske neppe være opstaaet.

Efter indhentede Oplysninger har Skibsfarten paa Frihavnen i 1896 stillet sig saaledes:

Ankomne Dampskibe: 392 dr. 256 135 Ton, hvoraf danske 125, 64361 T., svenske 45, 14 089 T., norske 76, 45 676 T., tyske 100, 72 532 T., engelske 38, 55 335 T., finske 4, 2 234 T., hollandske 4, 1 911 T. Heraf havde baade losset og ladet 15, 15 780 T., kun losset 189 107 T., kun ladet 90, 32 103 T., kun anløbet for Kul 36, 19 148 T.

Seilskibe. 1 145, 45 828 T., hvoraf danske 812, 24 638 T., svenske 183, 8 927 T., norske 24, 2 446 T., tyske 105, 6 411 T., engelske 2, 332 T., russiske 10, 1 642 T., finske 1, 290 T., hollandske 8, 1 143 T. Heraf havde baade losset og ladet 18 dr. 634 T., kun losset 289, 13 076 T., kun lastet 838, 32 118 T.

Mod 1895 har Trafiken af Seilskibe paa Frihavnen aftaget, men af Dampskibe tiltaget. Blandt Grundene til den formindskede Seilfart kan anføres, at næsten alle Indlandstransporter, der før i stor Udstrækning besørgedes søværts af Seilskibe, nu næsten alene foregaar paa Jernbane.

Af Varer, som i Aaret er losset i Frihavnen, kan især mærkes:

Mais ca. 132 150 000 Kg., Foderkager 10 900 000, Klid 6 550 000, Rug 3 050 000, Byg 8 950 000, Hvede 7 750 000, Kaffe 5 800 000, Kakao 300 000, Oleomargarin 500 000, Fedt 700 000, Mel 2 800 000, Chilisalt peter 2 250 000, Bomuld 7 700 000 Kg.

Udførselen fra Frihavnen har især omfattet de samme Varer; men hvor meget deraf er indgaaet over Landets Toldgrændse, eller atter udført til Udlandet, har ikke kunnet opgives paa Grund af en Afbrydelse i Arbeidet med de statistiske Opgjør. For Oktober og November har følgende Opgaver kunnet erholdes:

Mais ca. 10 719 600 Kg., hvoraf til Sverige ca. 2 600 000, Oliekager ca. 469 400 Kg., hvoraf til Sverige ca. 365 000 Kg., Klid ca. 412 100 Kg., hvoraf til Sverige ca. 365 000 Kg., Byg ca. 858 800 Kg., hvoraf til Sverige ca. 50 000 Kg. Resten af Udførselen af disse Varer gik især til Tydskland. Af Bomuld gik ca. 994 000 Kg. til Rusland og Finland.

Derhos udførtes i Oktober og November til Sverige og Norge ca. 392 500 Kg. gammelt Jern, indkommet til Frihavnen for Toldindlandet.

I 1896 er inden Frihavnens Omraade oprettet eller paabegyndt 1 Cyclefabrik, 1 Likørfabrik, 1 Kafferenseri og 1 Snedkerifabrik, hvilken sidste næsten udelukkende skal bearbejde svensk Træ, som siden exporteres.

Derhos er den i Aarsberetning for 1895 omtalte „Ankerske Marmorforretnings“ Fabrik anlæg inden Fabrikomraadet i Aaret blevet fuldført. Forretningen, som er grundlagt med norsk og dansk Kapital, har sit Hovedsæde i Fredrikshald, men Filialen viser sig i Omfang ikke mindre, men snarere større end Hovedafdelingen. Fabrikbygningen er beliggende paa den yderste Del af Frihavns nordlige Kaiomraade lige ved Havnebasinet. Blandt de ydre Anordninger springer først og fremst i Øinene den vældige Kran med en Løfteevne af 20 000 Kg. I selve Fabrikbygningen mærkes Sageriet med 8 særskilte Sage, hvoriblandt en særlig arbejdskraftig Diamantsag for den første Bearbejdelse af Raastoffet. Videre Stenhuggeriet, Sliberiet og Dreiværkstedet, hvor de sagede Marmorprodukter underkastes videre og endelig Forædling. Til Fabriken hører ogsaa Smedie, Reparations- og andre mindre Værksteder. Saavel inde som ude anvendes Elektricitet som Drivkraft for de enkelte sindrigt indrettede Maskiner. Den norske Marmor findes som bekjendt i en Mangfoldighed af Farveskiftninger, ofte med meget fine Aaredannelser. Som særligt smukke og kostbare norske Marmorarter betegnes den saakaldte Labradorsten i grønne metalglindsende Farver, som den saakaldte Serpentinsten med skiftende broget Farvepragt i samme Blok. Der synes god Grund til at tro, at de norske Marmorprodukter vil kunne arbeides op paa Verdensmarkedet, og at saaledes den Ankerske Forretning har god Fremtid for sig.

Videre har et stort Aktieselskab, „det danske Kulkompagni“, til Hensigt at forlægge en Del af sin Virksomhed til Frihavnen, i hvilken Hensigt Selskabet der har leiet et betydeligt Jordareal for derpaa at opføre hensigtsmæssige Lagerrum for Kul i Forbindelse med tidsmæssige Losningsapparater, og er Arbeidet med dette omfattende Anlæg for Tiden ret langt fremskredet.

En anden Industri, der er opstaaet i Frihavnen og under sin korte Tilværelse har naaet betydelig Udvikling, er „Frihavns Kaffebrønderiet“. Dette Etablissement, som begyndte sin Virksomhed i Mai 1896 og optager et Areal af ca. 1000 Kvadratalen, har til Opgave med alle de kemisk-tekniske Midler, som i saa Henseende staar til Raadighed, at søge at bibeholde hos Kaffestoffet under Brændingen de Stofte, som betinger bedst mulig Kvalitet hos det endelige Produkt, og videre at rense dette Produkt fra Sten og andre fremmede faste Bestanddele. Fabrikatet skal særskilt egne sig for langveis Export og for Skibes Proviantering. Drivkraften i Kaffebrønderiet er ligesom overalt i Frihavnsomraadet Elektricitet.

I 1896 har Firmaet Wilh. Sonesson & Co. i Malmø sammen med et Kjøbenhavnsfirma inden Frihavnsomraadet leiet Lokaler for derfra at drive Export af amerikanske og svenske Maskiner.

Transithandelen over Frihavnen har i Aaret især omfattet Korn og Fødevarer samt Bomuld og Kaffe. Efter Opgave har denne Handel paa Norge og Sverige været af noget større Betydning end før. Absolut talt turde den dog endnu være af temmelig ringe Omfang.

Om det saaledes endnu ikke paa denne Maade er lykkets at knytte de svenske Handelsinteresser til Frihavnen, nærer man dog Haab om, at det nylig dannede Aktieselskab „det østasiatiske Kompagni“, som har til Opgave at bevirke direkte, regelmæssig Dampskibsforbindelse mellem Kjø-

benhavn og Steder i Østasien, og til hvis Dannelse Forberedelser har fundet Sted i 1896, vil vise sig skikket til at fremme dette Maal, som udgjør et noksaa vigtigt Punkt i Frihavnsprogrammet. Man synes herunder at paa-regne, dels at den svenske Handel, idetmindste den sydsvenske, direkte skal komme til at deltage i den Omsætning i Frihavnen, som dette Selskab tilsigter at sætte i Gang, dels at der heraf vil udvikle sig en af Frihavnen mere eller mindre afhængig Sidevirksomhed paa Sverige ved, at Selskabets Dampskibe, efter hvad man har tænkt, paa Frem- og Tilbagereisen vil anløbe Gøteborg.

Den oprettede Dampskibslinie Kjøbenhavn—New Orleans siges at have givet gunstige Resultater. Foruden store Mængder Mais og Foderstoffer indføres, især naar betænkes Trafikkens endnu korte Varighed, ikke ringe Kvantiteter Bomuld for videre Forsendelse til Østersølandene. Videre medfører Dampskibene paa denne Linie forskellige fremmede Træsorter, der ellers pleier at indføres hid over fremmede Handelspladse. Det har ogsaa vist sig gjørligt for mindre Firmaer at indføre mindre Varepartier direkte fra New Orleans, ligesom Kjøbmænd i Provindserne kan faa Varer til sine Pladse paa gennemgaaende Konnossement uden at anvende Mellemhænder i Kjøbenhavn.

De ved Lov af 30 Marts 1894 fastsatte Regler om Oplags- og Garanti-beviser (Warrants), er endnu ikke kommet til Anvendelse. Da nemlig Laan i herværende Banker kan erholdes paa Bevis for Modtagelse i Frihavnen af Varer, hvilke Modtagelsesbeviser af Frihavnsselskabet udstedes uafhængig af nævnte Lov, er Warrants-Institutet hidtil ikke bleven anvendt for Pladskreditens Behov, ligesom Omsætningsforholdene iøvrigt ikke har givet Anledning til at tage samme i Brug.

Frihavnsaktieselskabet, der før 1895 gav en Uddeling af $\frac{7}{8}$ %, antages for 1896 at ville erholde et Udbytte af Aktiekapitalen af $1\frac{1}{2}$ %.

Selskabet har ikke fastsat nogen Forandring i de for Frihavnen gjældende Bestemmelser, der har vist sig tilfredsstillende, og har Trafikken, efter hvad der er meddelt, siden Toldvæsenet blev mere fortroligt med Frihavnsprincipet, gaaet for sig paa en nøiagtig Maade.

Honolulu (Sandwichsøerne).

Aarsberetning dateret 25 Marts 1897.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 6 norske Seilskibe dr. 6 284 Ton. Bruttofragter Kr. 116 070.

Til fremmede Lande afgik med Ladning et Skib dr. 1 333 Ton og i Ballast 4 dr. 3 522 Ton.

Exporten var i 1896 \$ 15 515 230 og Importen \$ 7 164 561. Det meste af Handelen er med de forenede Stater, der af en samlet Omsætning af 22.7 Mill. \$ tager ca 21 Mill.

Blandt de fornemste Exportartikler var Sukker \$ 15 Mill., Ris 195 000, Kaffe 54 000, Bananer 125 000, Huder 60 000, Uld 33 000 \$.

Udførselen af Sukker tiltog mod 1895 fra 295 til 442 Mill. \$.

Under hawaiiisk Flag var i 1896 registreret 59 Skibe dr. 29 000 Ton.

Til Øerne ankom i 1896 386 Skibe dr. 478 001 Ton, hvoraf 247 amerikanske, 88 engelske, 26 hawaiiiske, 8 tyske, 6 norske, 9 japanesiske.

Hval- og Sælfangerbedriften er stadig gaaet tilbage, og i 1896 blev Øerne kun anløbet af 5 saadanne Skibe.

Øernes Befolkning er 109 000, hvoraf 378 norske, 40 009 Hawaiere, 24 407 Japanesere og 21 616 Kinesere.

Uagtet den betydelige Tilvæxt af Exporten og det gode Udbytte for Plantageeierne, er Handelen i det Hele i en utilfredsstillende Tilstand, hvilket vil vedvare, saalænge Japaneserne vedbliver at oversvømme Landet. Den store Produktion og Udbytte er skeet ved billigt Arbejde af Japanesere, hvilket betyder Ruin for den hvide Arbejder, Haandværkere og Kjøbmænd. Japaneserne konsumerer alene Varer produceret og fabrikeret i Japan, alene med faa Undtagelser, og hvor Japaneserne kommer, lider Handelen med Europa og de forenede Stater. Et Exempel herpaa er svenske Fyrstikker, som nu fabrikeres i Japan for mindre end den halve Pris.

Hawaiiis Traktat med Japan tilstaar sidstnævnte Land mestbegünstiget Behandling, og som Følge heraf kan den japanesiske Indvandring ikke standses som den kinesiske. Japanesiske billige Arbejdere ankommer nu i Skibsladninger i et Antal af over 1 000 om Maaneden, og det ser virkelig ud, som om Japan havde nogen Hensigt med Øerne. Hawaiiis Regjering vover ikke at opsige Traktaten uden at være sikker paa Beskyttelse fra Amerika eller Europa. De har nu Øinene rettet paa den nye Regjering i de forenede Stater, men det er meget tvivlsomt, om Præsident Mc. Kinley vil handle hurtigt, og om et Aar fra nu af vil det kunne blive for sent. Uden saadan Hjælp vil de hawaiiiske Øer blive japanesiske eller ruineret, hvilket er et og det samme for de hvide eller indfødte Indvaanere.

Som nævnt har Plantagerne været i en blomstrende Tilstand, men alene til Fordel for Enkelte, der for det meste bor udenlands. Faktisk har mange Plantageeiere ingen Interesse i Hawaiiernes Velfærd, og er tilfreds med deres store Udbytte ved Hjælp af japanesisk Arbejde. Øerne tiltrænger derfor høilig at annekteres eller et Protektorat af en stærk Stat, som har Interesse i fremtidig Handel med Staterne ved det stille Hav, for hvilke de hawaiiiske Øer er en Centralstation.

Der har kun været liden Indførsel af norske eller svenske Varer.

C. A. Wright.

Barcelona.

Aarsberetning dateret 24 April 1897.

Norske Skibe.		Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter Kr.
		Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
								Ant.	Ton.	
I. Ankomne:										
Fra Norge til Hovedsta- tionen	33	12 815	-	-	33	12 815	-	-	96 300	
” Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	53	20 525	-	-	53	20 525	-	-	82 360	
” andre Lande til Ho- vedstationen	22	17 876	1	984	23	18 860	-	-	403 300	
” andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	85	33 583	149	69 270	234	102 853	-	-	307 700	
Ialt	193	84 799	150	70 254	343	155 053	327	149 101	889 560	
II. Afgaaede:										
Til Norge fra Hovedsta- tionen	7	3 963	-	-	7	3 963	-	-	3 700	
” Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . .	43	24 322	-	-	43	24 322	-	-	98 300	
” Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . . .	2	1 020	-	-	2	1 020	-	-	17 600	
” andre Lande fra Ho- vedstationen	3	2 134	45	24 037	48	26 171	-	-	7 500	
” andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	147	63 766	90	33 681	237	97 447	-	-	796 900	
Ialt	202	95 205	145	57 718	337	152 923	323	147 824	924 000	

For Kul, Ordre eller Modvind anløb 7 dr. 2 381 Ton.

Af svenske Skibe ankom 110 dr. 80 560 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Pes. 2 206.55, ved Vicekonsulsst. Pes. 8 697.10, hvoraf tilfaldt Konsulsfondet Pes. 4 348.55. Af svenske Skibe ved Hovedst. Pes. 1 185.50, ved Vicekonsulsst. Pes. 4 173.20, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Pes. 2 086.60. Ialt tilfaldt Konsulskassen Pes. 9 827.20. Expeditionsafgifter norske Pes. 195, svenske 59.40, fælles 165.50, ialt Pes. 419.90, hvoraf 80 pCt. tilkommer Konsulsfondet med Pes. 335.92.

I de sidste 5 Aar ankom følgende norske Skibe til Distriktet for at losse eller lade:

1895. . .	325	Dampskibe	dr. 138 138	Ton	og	26	Seilskibe	dr. 12 844	Ton
1894. . .	328	—	-	146 199	—	-	24	—	- 15 092 —
1893. . .	353	—	-	174 175	—	-	31	—	- 18 088 —
1892. . .	351	—	-	182 709	—	-	33	—	- 24 381 —
1891. . .	574	—	-	269 853	—	-	54	—	- 28 130 —

Disse Skibe var fordelt paa følgende Havne:

Barcelona . . .	53	Dampsk. dr.	28 713	Ton og	5	Seilsk. dr.	2 962	Ton
Tarragona . . .	51	—	19 787	—	1	—	609	—
Valencia . . .	111	—	46 963	—	2	—	159	—
Denia . . .	12	—	5 435	—	—	—	—	—
Alicante . . .	23	—	9 728	—	1	—	131	—
Torrevieja . . .	11	—	5 075	—	2	—	672	—
Cartagena . . .	17	—	9 040	—	1	—	882	—
Almeria . . .	11	—	5 854	—	—	—	—	—
Malaga . . .	36	—	17 648	—	4	—	537	—
Palma . . .	2	—	858	—	—	—	—	—

Ialt 327 Dampsk. dr. 149 101 Ton og 16 Seilsk. dr. 5 952 Ton

I Opgaverne beregnes Antallet af Skibe som et for hver Reise til hver af de forskjellign Havne, selv om samme Skib derunder har besøgt flere af disse Havne. De nævnte Reiser blev imidlertid kun iværksat af 88 forskjellige norske Dampskibe dr. 44 999 Ton i 1896 mod 79 dr. 40 242 T. i 1895, 80 dr. 39 247 T. i 1894, 85 dr. 48 607 T. i 1893, 87 dr. 51 563 Ton i 1892.

Seilskibene gjorde derimod hver kun en Reise.

Middeldrægtigheden af norske Skibe var af Dampskibe 1896 510, 1895 509 Ton, og af Seilskibe 1896 372, 1895 485 Ton.

Til alle spanske Havne ankom fra udenrigske Steder og de spanske Besiddelser følgende Antal Skibe:

	1 8 9 6.		1 8 9 5.	
	Antal.	Ton.	Antal.	Ton.
Med Ladning:				
Dampskibe, spanske	5 604	4 780 675	5 328	4 559 490
— udenlandske	3 755	2 932 536	3 476	2 663 151
Seilfartøier, spanske	1 240	92 317	1 426	103 151
— udenlandske	890	180 382	1 114	237 559
I Ballast:				
Dampskibe, spanske	1 664	1 603 372	1 616	1 490 173
— udenlandske	4 600	4 178 955	3 958	3 751 786
Seilfartøier, spanske	2 161	55 956	2 687	42 584
— udenlandske	543	133 793	495	154 276
Ialt	20 457	13 957 986	20 100	13 002 170

Fragtfart. Den fortjente Bruttofragt af norske Skibe for indførte Ladninger var i 1896 Kr. 178 560 fra Norge med Dampskibe, Kr. 537 800 fra andre Lande med Dampsk., Kr. 173 200 fra andre Lande med Seilfartøier, ialt Kr. 889 560, imod Kr. 1 077 480 i 1895, Kr. 1 294 180 i 1894 og den beregnede for udførte Ladninger Kr. 89 000 til Norge med Dampskibe, Kr. 13 000 til Norge med Seilfartøier, Kr. 17 600 til Sverige med Dampskibe, Kr. 800 800 til andre Lande med Dampsk., Kr. 3 600 til andre Lande med Seilfartøier, ialt Kr. 924 000, imod Kr. 651 510 i 1895, Kr. 533 750 i 1894.

Forøgelsen i 1896 i Drægtighed samt Fragtbeløb sammenholdt med 1895 kan især tilskrives den Sysselsættelse, som flere Dampskibe har faaet med Transport af Vin til Frankrige, og den Forbedring i Fragtsatserne, der indtraf i Aarets sidste Halvdel.

Den fornemste Sysselsættelse, som de norske Skibe har fundet til Havnene i dette Distrikt, var ved Importen i Lighed med tidligere Aar:

86 Dampskibe, som har anløbet Havnene Malaga, Cartagena, Alicante, Valencia, Tarragona og Barcelona for at udlosse mindre Partier Klipfisk fra Bergen, Aalesund og Christiansund til Fragter mellem Peseta 1.75 og 1.87½ pr. 50 Kg.

4 Dampskibe fra Finland til Barcelona med Planker til Fragter mellem 64 og 70 Pesetas pr. Ptb. Std.

44 Dampskibe fra England med Stenkul til Fragter mellem 7 sh. 3 d og 9 sh. 9 d pr. Ton.

1 Dampskibe fra Savannah med Bomuld til Barcelona og Genua til Fragt pr. Rus.

2 Seilskibe fra Australien med Kopra til Barcelona til Fragt af £ 2. 10 pr. Ton.

1 Seilskib fra Uruguay med Talg ligeledes til Barcelona til Fragt af 25 sh. pr. Ton.

1 Dampskib og 1 Seilskib fra Island med Klipfisk til Fragt af 6¾ Rm. + 15 % pr. Sk. $\mathcal{H}$.

1 Dampskib og 3 Seilfartøier fra Newfoundland og Labrador med Klipfisk til 3 sh. og 3 sh. 6 d pr. $\mathcal{H}$.

1 Seilfartøi fra Newyork med Petroleum til Tarragona til 24 sh. pr. Ton.

2 Seilfartøier fra Kanada med Planker til 50 og 46 sh. pr. Ptb. Std.

34 Dampskib fra Rouen, Havre, Cette og britiske Havne med tomme Fade og Stykgods til Fragter enten pr. Rus Tur og Retur eller i Maanedsfraagt.

Ved Exporten fra Havnene i Distriktet:

37 Dampskibe og 1 Seilfartøi til Norge med mindre Partier Vin, Frugt, Fjær etc. fra Barcelona, Tarragona, Valencia, Denia og Malaga, samt 9 Dampskibe og 3 Seilskibe med Salt fra Torrevieja og Cartagena.

2 Dampskibe til Sverige med Salt fra Torrevieja.

Fragterne for Salt til Norge og Sverige har været fra Kr. 1.00 til Kr. 1.15 pr. Hl.

38 Dampskibe til Frankrige med Vin og Frugt.

105 Dampskibe med Frugt, Olje, Malm etc. til England til Fragt pr. Rus for en Del, Tur og Retur for andre og i Maanedsfragt for en Del.

Til Norge betaltes 30—35 sh. pr. Ton; til Havre og Rouen 40—50 Frc. pr. Ton; fra og til Cette Frc. 1.50 pr. tomt Fad og 475 5 in full med Vin; til England 1 sh. pr. Kagge Vindruer; 1 sh. 6 d pr. Sæk Nødder og 30—35 sh. pr. Ton.

Størstedelen af Seilskibene fik ingen Udfragt, men maatte seile i Ballast efter Udlosning af medførte Ladninger.

Import af Klipfisk. Til Barcelona ankom i Aaret 1896:

Norsk:	Fra Norge søværts	Kg.	2 420 300	
	„ Nord-Spanien med Jernbanen „		34 000	
				Kg. 2 451 300
Islandsk og				
Færøerne:	Fra Norge søværts	Kg.	979 000	
	„ Island, Kjøbenhavn, Ham-			
	burg, Genua og Livorno			
	søværts	„	946 000	
	„ Nord-Spanien med Jernbanen „		92 600	
				„ 2 017 600
Fransk:	Fra Frankrige søværts	Kg.	948 800	
	„ Nord-Spanien med Jernbanen „		360 400	
				„ 1 309 200
Skotsk og				
Shetlandsk:	Fra Storbritannien søværts . . .	Kg.	160 200	
	„ Nord-Spanien med Jernbanen „		5 200	
				„ 165 400
Stokfisk fra Norge				„ 70 500
				Tilsammen Kr. 6 017 000

Til de andre Havne i Distriktet:

Tarragona:	Norsk fra Norge	Kg.	1 548 900	
	Islandsk fra —	„	137 000	
	Fransk fra Frankrige	„	71 400	
				„ 1 757 300
Valencia:	Norsk	Kg.	355 000	
	Newfoundlandsk og fra Labrador:			
	Med norske Fartøier Kg. 100 000			
	„ britiske — „ 1 428 000			
		„	1 528 000	
	Fransk	„	100 000	
				„ 1 983 000
Alicante:	Norsk	Kg.	100 000	
	Newfoundlandsk og Labrador:			
	Med norske Fartøier Kg. 241 200			
	„ britiske — „ 2 215 000			
		„	2 456 200	
	Fransk	„	164 700	
				„ 2 720 900

Cartagena:	Norsk	Kg.	598 500		
	Newfoundlands og Labrador	"	399 000		
				Kg.	997 500
Malaga:	Norsk	Kg.	417 500		
	Newfoundlandsk og Labrador:				
	med norske Fart. Kr. 349 000				
	" britiske " "		1 294 900		
		"	1 643 900		
	Skotsk	"	39 400		
				"	2 100 800
		Summa	Kg.	9 559 500	
eller ialt i Aaret 1896:	Til Barcelona.	Kg.	6 017 000		
	- andre Havre i Distriktet	"	9 559 500		
		Summa	Kg.	15 576 500	
mod i 1895:	Til Barcelona	Kg.	6 194 200		
	- andre Havne i Distriktet	"	13 380 000		
		Summa	Kg.	19 574 200	

Ved alle Spaniens Toldkamre toldbehandles følgende Kvantiteter Klip- og Stokfisk:

I Aaret 1896	Kg.	40 653 440
- — 1895	"	45 863 475
- — 1894	"	44 698 276

Denne Import iværksattes gennem følgende Toldkamre:

	1895.	1894.
Barcelona	Kg. 5 406 801	Kg. 5 616 640
Tarragona	" 1 702 072	" 1 581 316
Valencia	" 3 113 254	" 3 572 004
Alicante	" 3 470 308	" 2 524 639
Cartagena	" 1 953 908	" 1 929 303
Almeria	" 182 580	" 160 000
Malaga	" 4 193 947	" 3 001 089
Andre Havne i Distriktet	" 12 446	" 13 693
Havnene i Bilbao		
Distrikt	" 23 164 133	" 23 975 535
Havnene i Cadix		
Distrikt	" 1 963 393	" 2 305 572
Landveien fra Frankrige, Portugal og Gibraltar	" 700 633	" 18 485
Summa	Kg. 45 863 475	Kg. 44 698 276

og de Lande, fra hvilke de nævnte Kvantiteter ankom, opgives at have været:

	1895.	1894.
Norge	Kg. 32 390 047	Kg. 32 250 854
Danmark, Island og Færøerne	" 1 172 048	" 2 533 454
Frankrige og dets Besiddelser i Nord-		
amerika	" 2 486 296	" 2 042 672
Storbritannien og dets Besiddelser i		
Nordamerika	" 9 487 378	" 7 553 955
Andre Lande	" 327 706	" 337 341
Summa	Kg. 45 863 475	Kg. 44 698 276

Af Træmasse for Tilvirkning af Papir indførtes til Spanien:

I 1896 18 554 651 Kg., 1895 16 905 570 Kg., 1894 16 455 225 Kg., hvilken Import foregik gennem følgende Toldkamre:

	1895.	1894.
Barcelona	Kg. 1 132 623	Kg. 1 382 351
Tarragona	" —	" 20 016
Valencia	" 761 300	" 908 280
Alicante	" 214 547	" 95 748
Malaga	" 159 464	" 302 324
Havnene i Bilbao Distrikt	" 14 525 548	" 13 357 575
— i Cadiz —	" —	" 69 300
Landeveien fra Frankrige og Portugal .	" 112 088	" 319 631
Summa	Kg. 16 905 570	Kg. 16 455 225

og opgives et have været fra følgende Lande:

	1895.	1894.
Norge	Kg. 7 091 037	Kg. 6 321 442
Sverige	" 2 056 592	" 221 066
Belgien	" 5 249 710	" 6 224 372
Tyskland	" 1 023 621	" 1 696 567
Frankrige	" 455 460	" 789 213
Danmark	" 270 903	" 832 592
Østerrige	" 297 555	" 155 010
Storbritannien	" 214 612	" 84 523
Nederlandene	" 163 118	" —
Rusland	" 60 024	" 130 440
Italien	" 22 938	" —
Summa	Kg. 16 905 570	Kg. 16 455 225

Til Havnene i Distriktet indførtes af almindelige Trævarer:

Fra Sverige med svenske Fartøier 5 760 Kbm., norske Do. 2 226 Kbm., andre Nationers Do. 9 778 Kbm., tilsammen 17 764 Kb.

Fra Finland og Rusland med norske Fartøier 10 268 Kbm., svenske Do. 5 454 Kbm., andre Nationers Do. 86 416 Kbm., tilsammen 102 138 Kbm.

Fra Nordamerika med norske Fartøier 3 099 Kbm., svenske Do. 2 675 Kbm., andre Nationers Do. 24 281 Kbm., tilsammen 30 055 Kbm.

Fra andre Lande med norske Fartøier 380 Kbm., andre Nationers Do. 10 761 Kbm., tilsammen 11 141 Kbm. Ialt 161 098 Kbm. mod i

	1895.	1894.
Fra Sverige	Kbm. 14 900	Kbm. 29 620
„ Norge	„ 720	„ 775
„ Finland og Rusland	„ 115 080	„ 118 150
„ Nordamerika og andre Lande	„ 69 328	„ 53 995
Summa	Kbm. 200 028	Kbm. 202 540

I alle Spaniens Toldkamre toldbehandlede følgende Kvantiteter af al Slags almindeligt saget og hugget Virke, indført sø- og landværts:

1896 390 113 Kbm., 1895 476 426 Kbm., 1894 488 243 Kbm. samt af høvlede eller spantede Bord:

1896 21 090 Kbm., 1895 2 338 Kbm., 1894 5 748 Kbm.

De Toldkemre, gennem hvilke Importen iværksattes, var:

Barcelona 94 282 Kbm., Tarragona 6 364 Kbm., Valencia 25 882 Kbm., Denia 3 075 Kbm., Alicante 27 748 Kbm., Torrevieja 2 141 Kbm., Cartagena 9 737 Kbm., Almeria 6 019 Kbm., Malaga 19 921 Kbm., Palma 4 201 Kbm., Mahon 658 Kbm., andre Havne i Distriktet 10 595 Kbm., Havnene i Bilbao Distrikt 139 345 Kbm., Havnene i Cadiz Distrikt 57 711 Kbm., landværts fra Frankrige, Portugal og Gibraltar 65 747 Kbm., tilsammen 473 426 Kbm.

Importen opgives at have været fra følgende Lande:

	1895.	1894.
Norge	Kbm. 25 744	Kbm. 26 524
Sverige	„ 129 270	„ 100 476
Finland og Rusland	„ 150 248	„ 121 149
Forenede Stater og britiske Besiddelser i Nordamerika	„ 46 104	„ 39 510
Frankrige	„ 85 204	„ 118 528
Portugal	„ 28 519	„ 18 402
Andre Lande	„ 8 337	„ 63 654
Summa	Kbm. 473 426	Kbm. 488 243

Importen af Trævarer til Distriktets Havne var i 1896 mindre end i de foregaaende Aar, især fra Finland og Nordamerika, og der er at vente yderligere Nedgang i dette Aar formodet Stigningen af Prisen paa Produktionsstederne.

Af Hesteskøsm og Spiger indførtes til hele Spanien i 1896 1 223 156 Kg., hvoraf i 1895 fra Norge 75 130 Kg. og fra Sverige 24 902 Kg.

Af Stangjern og Staal indførtes i 1896 fra Sverige, saavel direkte som indirekte, til Havnene i Distriktet kun ca. 300 Tons.

Til hele Spanien indførtes deraf og af Smeltestykker i 1896 Kg. 4 338 002, hvoraf i 1895 fra Sverige Kg. 403 443 Stangjern og Staal og 300 000 Kg. Smeltestykker.

Foruden Klipfisk, Træmasse, Trævarer, Stangjern etc. bestod Importen til Spanien fra Norge af:

	1895.	1894.
Glas, almindeligt, i Flasker Kg.	4 634	Kg. 9 563
Medicintran "	24 399	" 42 675
Omslagspapir "	65 193	" —
Pap "	12 086	" 24 800
Ved "	338 000	" 1 380
Huder og Skind, uberedte "	6 365	" 15 717
Tran "	11 181	" 38 382
Fiskeguano "	113 250	" 113 250
Fiskrogn "	1 468 918	" 846 019
Maskiner "	2 167	" 27 073
Smør "	112	" 20
Letsaltet og røget Fisk "	2 640	" 6 011
Cacao "	51 982	" —
Ost "	259	" 8
Øl "	3 712	" 7 881

Fra Sverige indførtes i 1895:

Glas, almindeligt, i Flasker 25 113 Kg., Ved 30 193 Kg., Maskiner 7 210 Kg., Smør 5 Kg., Øl 250 Kg.

Export. I Ligled med foregaaende Aar har Exporten af spanske Produkter fra Distriktets Havne til Norge og Sverige bestaaet af mindre Partier Vin, Fjær, skaaren Kork, Hasselnødder fra Barcelona og Tarragona; Frugt og Vin fra Valencia, Rosiner fra Denia, Salt fra Torreveja, Rosiner, Vindruer, Frugt og Vin fra Almeria og Malaga. Denne Export er foregaaet med Dampskib af den subvenerede norske Linie, Svenska Lloyds og det danske Dampskibsselskab med Omskibning fra den første Anløbshavn i Norge, Sverige eller Danmark. Af denne Grund er de officielle Opgaver ikke paalidelige angaaende Exporten til hvert af Landene Norge og Sverige, da endel deraf optages som bestemt til første Havn, for hvilken Dampskibene er udklareret.

Efter den officielle Statistik exporteredes fra Spanien til Norge:

	1895.	1894.
Bly Kg.	182 541	Kg. 713
Garverbark "	7 317	" —
Bødkerarbejder "	3 858	" 7 881

	1895.	1894.
Fjær	Kg. 31 786	Kg. 10 044
Garbanser	" 9 990	" —
Mandelkjerner	" 2 252	" 4 140
Figen	" 35 198	" 4 644
Rosiner	" 194 677	" 98 838
Citroner	" 8 590	" 59 995
Apelsiner	" 168 250	" 5 289
Vindruer	" 21 169	" 15 653
Anis	" 2 185	" 3 301
Olivেনolie	" 68 967	" 61 630
Salt	metr. T. 11 389	" 19 104
Skaaren Kork	Tusende 1 400	" —
Vin, almindelig	Liter 138 324	" 154 000
— Sherry og fin —	5 421	" 30 100

Som det var at forvente, har den finansielle Stilling i Spanien yderligere forværret sig paa Grund af de enorme Udgifter, som Krigen med Insurgenterne paa Cuba og de Filippinske Øer foraarsager, hvorved Deficiten i Budgettet tiltager uagtet de stedse stigende Paalæg.

Den spanske Bank havde i Omløb den 10de ds. Sedler for Pesetas 1 081 078 825 mod en Beholdning i klingende Mynt af Pesetas 213 209 523 i Guld og Pesetas 263 199 337 i Sølv. Da Sedlerne indløses kun med Sølv, og Guldmynt helt er forsvundet af Rørelsen, hvorimod Prægning af Sølvmynt foregaar uafbrudt, er Vexelkurserne paa Udlandet yderligere steget, og noteres for cheques Pesetas 32.47 paa London pr. £ og Pesetas 129.40 paa Paris pr. 100 Francs.

I 1896 fluktuerede de mellem Pesetas 29.70 og 32.05 paa London, samt 118 og 127.50 paa Paris.

Herved har følbare Tab rammet de Handelsfirmaer i Norge og Sverige, som har solgt Varer til Spanien paa lang Kredit, hvis Pris har været stipuleret i Pesetas, og Rederierne af Skibe, hvis Fragter ligeledes har været betinget i denne Myntsort, hvorfor jeg vover at fornye mit Raad om største Forsigtighed ved Indledning af Forretninger med Spanien for at undgaa upaaregnede Tab, som ved en vedblivende Forværrelse i Landets Tilstand er at befrygte.

Diskontoen har været uforandret $4\frac{1}{2}$ til 5 % p. a.

Siden Konsulatets Rapport af 13 April 1896 er følgende Forordninger udstedt om Handel og Søfart af Interesse for de forenede Riger:

Ved Forordning af 12te Mai 1896 paabydes, paa Grund af, at Førerne af Skibe, som befordrer Passagerer, undlader at opgive det rette Antal af disse for at undgaa at erlægge den i Art. 361 af Toldloven fastsatte Afgift for hver Passager, som medføres i indenlandsk eller landsættes fra fremmed Skib, af Pesetas 0.50 kommende fra anden spansk Havn, Pes. 0.75 fra europæisk og Pes. 1.25 fra transatlantiske Havne, at det skal paalægges Skibsførerne tidobbelt Afgift for hver Passager, som de undlader at opgive.

Ved Dekret af 9 Juni paabydes, at den Person, til hvem toldpligtige Varer kommer adresseret med Posten, og hvis Tilbagesendelse til Afsendings-

stedet ikke sker, har Valget mellem at negte at modtage samme eller at erlægge som Bøder tredobbelt Toldafgift deraf.

Ved Lov, godkendt 30 Juni, forlænges til og med den 30 Juni 1897 de siden 11 Februar 1895 gjældende Importtoldsatser for Hvede, Pes. 10.50 pr. 100 Kg., Hvedemel, Pes. 17.32 pr. do., Klid, Pes. 3 pr. do. fra begunstigede og Pes. 3.30 fra ubegunstigede Lande,

og ved en anden, godkendt samme Dag, forlænges ligesaa til og med 30 Juni 1897 Fritagelsen for de i Toldtarifen foreskrevne Exporttoldsatser paa Blymalm, sølvholdigt Bly og Sølvlands.

Ved Lov af 8 og Forordning af 16 Juli anvendes fra 25 s. M. Toldtarifens 2den Kolonne paa Tydskslands Natur- og Kunstprodukter.

Ved en den 24 August sanktioneret Lov bemyndiges den spanske Regering til ved Import til Spanien af Norges, Sveriges, Schweiz', Hollands og Danmarks Natur- og Kunstprodukter at anvende ligeligt for alle og særskilt fra hver af disse Nationer de Toldfordele, der gjælder ifølge de med dem afsluttede respektive Traktater og Handelskonventioner, der findes at være i Kraft, forsaavidt de anvender paa spanske Produkter de Nedsættelser og Toldfordele, som de har tilstaaet eller kommer til at tilstaa et tredie Land.

Ved en den 30 August sanktioneret Lov indføres for en Tid af 15 Aar en provisionel Samfærdselsskat af Transport af Passagerer og Varer, saavel ved Lastning som Losning, ved Kyst- og Grændsepladsene paa den spanske Halvø og nærliggende Øer.

Ved Transport søværts er denne Skat for hver metrisk Ton à 1 000 Kg.:

Mellem Europa og de afrikanske Kyster ved Middelhavet og det atlantiske Ocean til Kap Bojador:

- Pesetas 0.10 for Jernmalm, som skibes fra Middelhavet og Guadalquivirfloden;
- 0.20 „ Malme, der klassificeres som ringeholdige;
- 0.25 „ Takjern;
- 1.00 „ Stenkul og Kokes, sølvholdig Blymalm og andre Malme, som ei klassificeres som ringeholdige, for ikke sølvholdigt Bly i Blokke, og for Vin;
- 1.25 „ andre Handelsvarer.

Til andre Dele af Jorden:

- Pesetas 0.20 for Malme, som klassificeres som ringeholdige;
- 1.00 „ Vin; og
- 3.00 „ andre Handelsvarer.

Passagerer søværts erlægger for hver:

- Pesetas 0.50 for dem, som færdes i Kystfart;
- 7.50 „ - „ — til Cuba og Puerto Rico og for dem, som landsettes kommende derfra;

Pesetas 10.00	for de,	som kommer fra de	Filippinske Øer;
— 2.00	” - ”	—	- Algeriet, Marokko, Gibraltar og Portugal.
— 5.00	” - ”	—	- andre Dele af Europa, og
— 10.00	” - ”	—	- — ” - Jorden.

Fritaget fra denne Skat er: Kogsalt, Takjern ved Kystfart, tomme Fade og brugte Sække, begge Slags, naar de tilbagesendes; Stenkul og Kokes, der anvendes i Masovne og for metallurgisk Brug; Lastnings- og Losningsforretninger ved Omlastning.

Disse nye Navigationsafgifter blev sat i Kraft 1 Oktober 1896.

Ved en den 29 August sanktioneret Lov forandres Toldsatserne for Jern, smedet og Staal i Rør af alle Slags, inklusive galvaniserede og med Messingplader overdragne, til Pes. 26 i første og Pes. 21 i anden Kolonne pr. 100 Kg.

Paa norske Skibe rømte 4 Mand.

Paa Grund af de høje Vexelkurser er ingen Sømandsanvisning udstedt.

Helbredstilstanden i hele Spanien er fuldt tilfredsstillende.

C. A. Dahlander.

Düsseldorf.

Aarsberetning modtaget 7 Mai 1897.

Aaret 1896 kan i det Hele betegnes som heldigt for Handel og Industri. Hertil bidrog især Jern- og Kulmarkedets gode Stilling, den lavere Rentefod, det lette Vareudbytte paa Grund af gunstig Vandstand og de i Aaret forholdsvis sjældne Arbeidsnedlæggelser. Sidst i Aaret gik dog Affærsvirksomheden ned.

I Jern og Stenkul har Tilgang og Efterspørgsel stedse mere og mere nærmet sig hverandre, hvorfor Priserne efterhaanden steg. Syndikaterne har øvet god Indflydelse paa Markedets Soliditet. Jerngruberne havde i sidste Halvaar stor Vanskelighed ved at tilfredsstille Forbrugernes Fordringer. Især efterspurgtes Siegerlands Spatmalme, og hele Brydningen var mod Slutningen af December slutsolgt til medio Oktober 1897. Svenske og spanske Malme spillede derhos en betydelig Rolle. Den tyske Import af Jernmalm har i de sidste 15 Aar tredoblet sig. Til Rhinprovindsen og Westphalen indførtes 1896 ca. 600 000 Tons svensk Jernmalm, og for 1897 antages Importen at blive 900 000 Tons. Nedenstaaende gives en Opgave over Rhinprovindsens og Westphalens Indførsel af Jernmalm over Rotterdam og Amsterdam:

	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.
Fra Spanien . . .	630 508	755 361	612 459	694 326	603 227
- Sverige . . .	76 814	178 963	313 866	572 289	464 056
- Frankrige . . .	68 365	49 285	52 198	53 572	39 628
- Algier . . .	111 463	107 043	80 211	98 144	129 460
- Elba . . .	—	3 243	28 971	43 355	26 556
- Seriphos . . .	24 876	39 344	25 463	54 920	11 610
- Diverse . . .	7 850	15 884	—	4 450	19 881
Summa	919 876	1 149 123	1 113 168	1 521 056	1 294 418
Over Stettin	45 502	64 518	59 270	104 465	101 454
Summa	965 378	1 213 641	1 172 438	1 625 521	1 395 872

Dette gode Resultat skyldes delvis de høie preussiske Jernbanetarifer for Malme, hvilke vanskeliggjør Transport af den luxemburgsk-lothringske Minettmalm, der paa Grund af sin ringe Værdi ikks kan bære den høie Fragt, og i Stedet exporteres til Belgien og Frankrige.

Takjernforbruget var allerede i Vintermaanederne saa stort, at Behovet neppe kunde dækkes. Om Sommeren sluttedes store Kontrakter i Hematit og Støberijern for Leverance i 1897. Prisen steg ikke paa Puddlingsjern og Staaljern, derimod paa Thomasjern nogle Mark. Paa Grund af de høie Priser paa Takjern i England og Skotland kunde Noteringerne for Støberijern om Høsten sættes op med 2—3 Mark pr. Ton. Paa Stangjern forhøiedes Priserne gjentagne Gange. Paa Grund af store Bestillinger paa Bygningsjern er Valseværkernes Fabrikation for en god Del placeret for 1897. Priserne paa al Slags Jerntraad var lave. I Grovplader fik Værkerne en saadan Mængde Ordre, at de er sysselsat for lang Tid. I mindre Grad er dette Tilfældet for Finplader.

De tyske Masovnes Takjernsproduktion var i 1896 6 360 982 Tons mod i 1895 5 788 798 Tons. Af Produktionen kommer paa følgende Grupper: Nordvestgruppen 3 278 795, Østgruppen 613 211, nordtyske 275 502, sydtyske 818 650, sydvesttyske 1 374 824.

Tydsklands Export var af		1896.	1895.
Jern- og Jernvarer	1 518 626 Tons (Mængde)	1 527 852 Tons	
Værdi	322 785 000 M.	301 792 000 M.	
Instrumenter, Maskiner, Jernbanevogne etc.	181 227 Tons (Mængde)	158 788 Tons	
Værdi	155 872 000 M.	158 942 000 M.	
Maskiner alene	158 724 Tons	136 872 Tons	
Værdi	104 241 000 M.	90 888 000 M.	

Bankdiskontoen nedsattes 12 Februar fra 4 til 3 pCt. og forblev uforandret til 7 September, da den forhøiedes til 4 pCt. og den 10de Oktober til 5 pCt., hvorpaa den stod til Aarets Slutning. Rentefoden var i Gjennemsnit 3.65 %, i 1895 3.14 %. Blandt Omstændigheder, der bidrog til at forøge Pengeværdien, maa fremholdes de industrielle Værkers store Krav, især i Jernbranchen, samt den ved Børsloven skeede Indskrænkning i Terminaffærer og Begunstigelse af Kasseaffærer. Rigsbanken maatte Gang

paa Gang skatte for sine Sedler med ret høie Beløb og blev paa Grund af en for lavt beregnet Seddeludstedelse nødt til at stramme Diskontoen og paalagde derved Industrien Byrder, der havde kunnet undgaaes, hvis Banken havde været anderledes organiseret. Ialfald kunde den franske Bank med sin høie Seddeludstedelsesret hele Aaret bibeholde en Rentefod af 2 pCt. Guldforraadet behøvede ikke at beskyttes, da Vexelkurserne stod saa lavt, at al Export af Guld gjordes umulig. Af stor Betydning for Rentefodens fremtidige Udvikling er Forvandlingen af de 4 pCt. Konsols til 3 pCt. Trods mange Betænkeligheder kunde denne dybt indgribende Operation ikke længere opsættes under Hensyn til Tydsklands finansielle Stilling og de Rentesatser, som andre Stater med regulerede Pengeforhold betaler for sine Laan. Konverteringen vil gaa sin regelmæssige Gang uberørt af Penge-markedets Stilling for Tiden. Bankaffærerne arbejder fremdeles med trykkede Provisionssatser, men drog Fordel af det industrielle Liv og den i første Halvaar stærke Emissionsvirksomhed.

I Trævarebranchen mærkedes en afgjort Bedring. Her indførtes ca. 60 000 Std., hovedsagelig Granbattens og Bord via Holland opad Rhinen, samt ca. 3 000 Std. Kantræ (box), som næsten udelukkende kom fra Norge, medens Finland og Rusland havde en stor Andel i Importen af Battens og Bord. Disse Lande udskibede en mere kantet Vare med fordelagtige Længder, Finland fordetmeste til ca. 2½ Mark billigere, Cronstadt og Petersburg til 2½—5 Mark højere Priser end god Sundswalls Vare, der i ethvert Fald overstiger den finske i Kvalitet. Priserne, der i 1895 stod i 105 Mark pr. 7 Toms Battens, steg i Løbet af 1896 fra 110 til 115 Mark pr. Std., og for 1897 sluttedes i Oktober til 125 Mark pr. Ptbg. Std. For Tiden er det endog umuligt at faa kjøbe til 135 Mark, da det meste allerede er solgt.

Høvelindustrien, der især er interesseret i Importen, er i stadig Udvikling, og nu anlægges ved herværende Havn 2 større Høvlerier og Sagværk, hvoraf det ene som en Nyhed paa dette Omraade vil helt og holdent blive drevet med Electricitet. Træforædlingsmaskiner for disse Brug ligesom for de fleste andre kommer fra Myrens mek. Værksted i Christiania.

☛ Det, synes som om de for Tiden raadende gode Konjunkturer vil blive uforandret i Aar, hvis ikke politiske Forviklinger indgriber forstyrrende.

Søfarten paa Rhinen var tilfredsstillende og Vandstanden udmærket hele Aaret, hvorfor det yderst sjelden forekom, at noget af Skibene maatte lettes hverken paa øvre eller nedre Rhin, og saavel Rhin- som Søbaadene gik altid med fuld Last baade op- og nedad Floden. Takket være Industriens gunstige Stilling manglede ei Tilgang paa Fragtgods; især var Exporten livlig. Foruden de før eksisterende Linier paa Bremen med 2, Hamburg med 3, Stettin med 2, Danzig med 2, Königsberg (Kjøbenhavn) med 2, Lübeck og Kiel med hver 1 Dampskib, holder man nu paa med at bygge et nyt Dampskib paa 840 Tons for den sidstnævnte Trade, saa at Trafiken der i Aar vil blive opretholdt med 2 Dampskibe. De 2 Dampskibe paa Londontraden forlængedes, saa at deres Lasteevne forhøiedes fra 800 til 1 000 Tons. En ny konkurrerende Dampskibslinie paa Hamburg aabnedes med et Dampskib, som iaar vil blive fulgt af yderligere 2. Specielt for Flodfarten sattes i Gang et stort Antal nybyggede Lægttere med en Drægtighed af 1 500—2 000 Tons samt Bugser- og Lastedampskibe. Derhos for-

øgedes Rhinflaaden med 2 Turbindampskibe, hvoraf et kunde anvendes til Bugsering, den anden tillige til Passagerer. Sødampskibene Rhenania og de Elbinglinien tilhørende Elbing I og Elbing II gjorde flere Reiser hid og til Ruhrort med Træ, og for første Gang ankom hid fra Memel direkte Træladninger med Seilskibe (Skonnerter), tilhørende Rederiet L. W. Cretschmar hersteds.

Som allerede før nævnt vilde det uden Tvivl være ønskeligt at faa istand en direkte Dampskibsforbindelse med Norge og Sverige.

S. V. Helander.

Budapest.

Aarsberetning dateret 15 April 1897.

Fra Sverige og Norge indførtes til Ungarn i 1895 Varer af en Vægt af 920 M. Ctr. til Værdi 24 503 Gylden og udførtes 13 304 M. Ctr. af Værdi 162 424 Gylden.

De væsentligste Importartikler var Fisketran 466 M. Ctr., Værdi fl. 9 320, salt Sild 265 M. Ctr., fl. 3 843, Stokfisk 130 M. Ctr. fl. 5 590, Handskeskind 2 M. Ctr., fl. 2 200, elektriske Motorer 33 M. Ctr., fl. 2 145.

Exportartikler var Mel, 12 531 M. Ctr., Værdi fl. 135 335, Æg 299, fl. 10 764, Skrivpapir 380, fl. 13 680.

Efter foreløbige statistiske Data indførtes i 1896 til Ungarn fra Norge 966 M. Ctr. og udførtes dertil 6 677 M. Ctr.

Som en ny Importartikel fra Sverige kan nævnes Sildeguano. Gjort opmærksom paa dette nye, udmærkede Gjødningsmiddel, søgte jeg her at vække Interesse derfor og bevirkede tilstillet det ungarske Agerbrugsministerium et Kvantum Guano for dermed at gjøre Forsøg. Under de nuværende Landbrugsforhold er der vistnok kun liden Udsigt til en ny stor Import af denne Vare, men som Specialgjødning for Vinhaver turde dog Sildeguanoen kunne faa Betydning, saafremt Forsøgene svarer til Forventningerne.

Ungarns økonomiske Udvikling i 1896 karakteriseres i det Indre ved Tusindaarsudstillingen i Budapest, i det Ydre ved en Forbedring af de økonomiske Forhold og i det Indre ved Opgjørforhandlinger med Østerrige. Millenniumsudstillingen naaede ganske sit Maal, idet den gav fuldt Vidnesbyrd om Ungarns Kultur- og økonomiske Udvikling og i ethvert Fald vil virke bestemmende paa Landets videre Fremskridt.

Opgjøret med Østerrige angaar en Komplex af Spørgsmaal, især angaaende Fornyelsen af den i 1897 udløbende Told- og Handelsunion, Fastsættelsen af Andelen i de fælles Udgifter og Overenskomst om den fælles Notebank. Forhandlingerne blev ikke afsluttet i Aaret. Vanskeligheden

ligger i Spørgsmaalets dobbelte Natur, dels som politisk Nødvendighed, dels i de økonomiske og finansielle Modsætninger. En Overenskomst i Principet er vistnok allerede opnaaet, og der staar tilbage at løse Andelsspørgsmaalet, men her har de to Rigshalvdeles Interessemodsætninger tilspidset sig i saadan Grad, at Løsningsmaaden ikke kan forudsees. Sandsynlig turde Ungarns hidtilværende Andel, 31.4 %, blive forhøjet, om end ikke i den i Østerrige fordrede Udstrækning.

Forbedringen af de økonomiske Forhold viser sig i Statsfinantserne, der udviser et Overskud af ca. 2,4 Mill. fl. Den ungarske Rente staar høiere end i 1895.

I 1896 er udkommet Love om Patentret og om Forfalkning af Levnetsmidler og Landbrugsprodukter.

Af nye Jernbaner fuldførtes 1 005 Kilometer. Af Reguleringsarbejder vedkommende Flodskibsfarten fuldførtes i Aaret Bygningsarbejderne ved den saakaldte Jernport og ved den øvre Donaustrækning. Ved det første Arbejde aabnes uhindret Skibsfart til det sorte Hav, hvorved forventes et stort Opsving i Forbindelsen med Balkanlandene.

Østerrig-Ungarns Handel med Udlandet stillede sig i Aaret noget gunstigere, og Handelsbalancen viser en Bedring, idet Udførselen viser et Overskud over Indførselen. Den første udgjorde ca. 828 Mill. fl. og den sidste ca. 797 Mill.

Ungarns Import var ca. 35.6 Mill. M. Ctr. og 385 000 Stkr. og Exporten 52.5 Mill. M. Ctr. og 4.4 Mill. Stkr. Udførselens Stigning vedkommer især Korn, Træ, Kul, Sukker, Mineralier og Affald. Derimod gik Kvægexporten betydelig tilbage, foranlediget ved Kvægsygdommene, der er blevet en stor Ulykke for Landet.

Blandt Indførselsartikler var Sukker fl. 392 758, Korn og Mel fl. 19 572 369, Frugt, Planter fl. 26 660 698, Kvæg fl. 12 679 488, Dyreprodukter fl. 42 700 424, Drikkevarer fl. 14 424 907, Flesk etc. fl. 9 560 892, Kolonialvarer fl. 42 108 532, Sydfrugter fl. 11 665 827, Træ, Kul fl. 42 682 048, Farve, Garvestoffe fl. 11 962 425, Bomuld fl. 70 103 124, Lin, Hamp, Jute fl. 20 658 507, Uld & Uldvarer fl. 75 600 256, Silke og Silkevarer fl. 34 507 701, Klædninger og Linned fl. 8 389 631, Læder og Lædervarer fl. 21 781 157, Glas og Glasvarer fl. 2 220 359, Stenvarer fl. 15 731 866, Jern og Jernvarer fl. 17 813 136, Uædle Metaller fl. 21 232 900, Maskiner fl. 21 426 948, Kortevarer, Uhre fl. 18 729 280, literære og Kunstgjenstande fl. 20 729 950, Affald fl. 6 616 155.

Landbruget var ogsaa i 1896 Gjenstand for megen Omsorg hos Statsmyndighederne paa Grund af dets ugunstige Stilling. Kornhøsten var middelmaadig; derimod var Priserne gunstigere end i de sidste Aar. Foderhøsten var kvantitativt god, kvalitativt middels. Roerne gav godt Udbytte, men ringe Sukkergehalt. Vinhøsten var god. Rekonstruktionen af de ødelagte Vinhaver gaar frem, understøttet af Staten, men man er endnu meget langt fra den tidligere Stilling.

Spiritus- og Melindustrien gav ringe Resultater, ligesaa endel nye Industrier. Den i tidligere Aar stedfundne Iver for Nydannelser er ganske ophørt. Alene Kul- og Jernindustrien viste bedre Fremgang.

Børskrisen i Slutningen af 1895 standsede al Foretagelseslyst i det sidste Aar. Selv let Tilgang paa Penge kunde ikke fremkalde gennemgribende Forbedring. Desuagtet viser Noteringerne ved Aarets Slutning en Bedring mod 1895, især i Anlægsværdierne. Den østerrigsk-ungarske Bank nedsatte Rentefoden i Begyndelsen af Aaret fra 5 til $4\frac{1}{2}$ pCt. og midt i Februar til 4 pCt., hvorpaa den senere holdt sig uforandret.

Den 31te December noteredes for 4 % Guldrente 122.75, 4 % Kronenrente 99.25, Grundestlastungs. Oblig. 97.75, Ungar. Creditbank 414.00, Hypothekenbank 249.50, Commercialbank 1205, Oest. ung. Staatsbahn 363.75, Ganz & Co. Maschinenf. 2210, Salgo Tarjaner Kohlenb. 613.00, Rima Muranyer Eisen. 238.50.

Værdiforandringerne af de paa Børsen forhandlede Effekter var i 1896: Stigninger 9 561 000, Nedgang 9 997 848, 1895: 1 198 000 og 47 741 497. Den paa Krachen følgende Stagnation betegnes tilstrækkelig ved disse Tal.

Arthur Altschul.

Tanger.

Aarsberetning dateret 3 April 1897.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning til Vicekonsulaterne 2 norske Skibe dr. 568 Ton og i Ballast 4 dr. 1239 Ton, ialt 6 dr. 1807 Ton, hvoraf Dampskibe 5 dr. 1687 Ton. Bruttofragter Kr. 10 800.

Fra Vicekonsulaterne afgik med Ladning 6 norske Skibe dr. 1807 Ton, hvoraf Dampskibe 5 dr. 1687 T., Bruttofragter Kr. 29 340.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 469 Ton.

De forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet udgjorde:

1895 . . .	6 Skibe dr.	2 608 Ton.	1892 . . .	35 Skibe dr.	6 618 Ton.
1894 . . .	6 - -	2 003 -	1891 . . .	40 - -	6 254 -
1893 . . .	23 - -	5 761 -			

Samtlige afgaaede norske Skibe afgik med Bønner til Storbritannien.

Desværre er der ingen Forøgelse i Forbindelserne mellem de forenede Riger og Marokko; tvertimod er der fremdeles en Nedgang, grundet paa den kommercielle Krise i Marokko. Fra Norge fandt ingen direkte Indførsel Sted. Fra Sverige indførtes 2 Ladninger Trælast til Værdi ca. 45 000 Kr. Det er ikke muligt at meddele Opgave over den indirekte Indførsel via Hamburg og London, bestaaende af smaa Partier Hesteskosøm og Klipfisk fra Norge, og Jern, Spiger og Fyrstikker fra Sverige. Ingen Udførsel foregik fra Marokko til de forenede Riger.

Under Foraaret og Sommeren har Græshopper gjort betydelig Skade i flere Distrikter, der allerede siden 1891 har været hjemsøgt af denne Ulykke. Skjøndt Roligheden er gjenoprettet blandt Stammerne, har de overdrevne Skatter, som den marokkanske Regjering paalægger Araberne stedse forarmet dem mere og hindret dem fra at opfylde sine Forpligtelser mod de europæiske Kjøbmænd.

Pengekrisen vedvarer, og Marokkos Mynt følger Kursen paa spansk Sølv, der i Forhold til £ Sterling har varieret mellem 17 og 28 pCt.; dette

gjør Importforretninger yderst prekære og vanskelige. De filipinske Penge, hvormed Landet blev oversvømmet i 1893, cirkulerer endnu i det indre og sydlige Marokko, og noteres nu 146 pCt. i spansk Mynt, eller 187 pCt. i engelsk Mynt.

Den kommende Høst lover at ville blive udmærket i de nordligere Distrikter indtil Casablanca, hvis, som man haaber, Græshopperne forbliver i det sydlige Marokko, hvor de findes i store Mængder.

Schenck.

Triest.

Med Skrivelsen af 24 Marts 1897 har Konsulatet indsene Aftryk af nye Love og Instruktioner om Havneafgifter i østerrigsk-ungarske Havne. Efter disse Bestemmelser skal indenlandske og dermed ligestillede udenlandske Skibe erlægge følgende Havnegebyrer for hver Nettoton:

Dampskibe: a) naar de kommer fra Udlandet og i samme Kalenderaar

ankommer paa 1ste og 2den Reise	40 Kreuzer
- - 3die - 4de -	30 -
- - 5te - senere Reiser	20 -

b) naar de kommer fra Indlandet uden Hensyn til Antallet af Reiser 15 Kreuzer.

Dampskibe, som har betalt et af de ovennævnte Gebyrer, skal i Løbet af 20 Dage derefter være fri for Afgift i alle indenlandske Havne, saafremt de ikke i denne Tid har anløbet udenlandsk Havn samt for de under a) nævnte Skibes Vedkommende, naar de ikke har udført Handelsoperationer mellem Punkter paa Søkysten, heri ikke indbefattet Overførelse af Varer eller Reisende paa Skibe tilhørende samme regulære Linie.

Indenlandske og dermed ligestillede fremmede Dampskibe, der udelukkende gaar mellem indenlandske Havne uden at berøre fremmede Havne, kan for et Kalenderaar befries for Erlæggelse af Havnegebyrer mod Erlæggelse af 50 Kreuzer pr. Nettoton for Skibe indtil 100 Ton, og 2 Gylden for Skibe over 100 Nettoton.

Seilskibe: a) kommende fra Udlandet

indtil 100 Nettotons Drægtighed	4 Kreuzer
over 100 - - - -	10 -
b) kommende fra indenlandsk Havn	
indtil 100 Nettotons Drægtighed	2 -
over 100 - - - -	5 -

Erlæggelse af Gebyret berettiges til Fritagelse for yderligere Afgift i et Tidsrum af 60 Dage under samme Forudsætning som ovenfor omhandlet for Dampskibe. Seilskibe kan for det løbende Kalenderaar befri sig for Erlæggelse af de nævnte Havnegebyrer ved for hver Nettoton at erlægge Afgiftens dobbelte Beløb.

For fremmede Skibe, der ikke er ligestillet med indenlandske, erlægges ved hvert Anløb i Havneafgift en Gylden pr. Nettoton.

Ifølge Traktat mellem Østerrige og de forenede Riger er norske Skibe ligestillet med østerrigske.

Rangoon.

Aarsberetning dateret 27 Marts 1897.

Til Hovedstationen ankom fra fremmede Havne med Ladning 4 norske Skibe dr. 3 832 Ton og i Ballast 14 dr. 17 792 Ton, samt til Vicekonsulaterne i Ballast 9 dr. 8 219 Ton, ialt 27 dr. 29 843 Ton, hvoraf 14 dr. 17 367 Ton, Dampskibe.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedstationen med Ladning 19 norske Skibe dr. 23 004 Ton og i Ballast 7 dr. 6 746 Ton., ialt 26 dr. 29 750 Ton hvoraf Dampskibe 14 dr. 17 367 Ton.

Af svenske Skibe ankom 5 dr. 4 840 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. £ 74. 10. 10, ved Vicekonsulaterne £ 23. 11. 8. Af svenske Skibe ved Hovedst. £ 14. 2. 6, ved Vicekons. £ 3. 1. 5.

Der herskede Fred i Aaret i Shan og andre Grænsestater. Mandalay Kunlon Jernbanen, 224 Miles, er paabegyndt, hvilken Linie vil gaa til Grændsen af Kina. Bruttoindtægterne var i 1895/96 i Nedre Burma Rs. 3. 74. 96. 688 og i Øvre Burma Rs. 1. 11. 05. 242.

Indførselen tog noget Opsving i Aaret, og udgjorde Rs. 4. 71. 45. 063. Exporten var Rs. 10. 56. 81. 306, heri ikke iberegnet myntet Guld og Sølv og Statsforraad.

Der var ingen direkte Handel med de forenede Riger. Der er en indirekte Import af Fyrstikker og Øl, men Statistik herover kan ikke erholdes. Efterspørgselen efter svenske Fyrstikker synes at tiltage, da Kvaliteten af næsten alle japanesiske Fyrstikker er bleven for daarlig.

Af Te aktræ udførtes 60 801 Ton til Europa og til indiske Havne 146 585 Ton. Fra Rangoon udførtes 120 494 og fra Moulenzin 84 363 Ton.

Hele det med Ris dyrkede Areal var 5 802 777 Acres, og Udførselen til fremmede Lande var:

Fra Akyab 108 397, Bassein 128 359, Moulenzin 135 829, Mergui 919, Tavoy 4 864, Rongoon 853 383, ialt 1 231 749 Ton.

Produktionen af Petroleum var 14 564 115 Gallons og af Kul 12 120 Ton.

Af Tin udførtes kun 438 Cwt.

Guldvaskningen i Wintho udbringer kun ca. 350 £ aarlig. Driften paa Rubiner bragte heller ikke stort Udbytte i Aaret.

George Gordon.

Quebec.

Aarsberetning dateret 21 April 1897.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	7	5 313	-	-	7	5 313	-	-	-
- Norge til Vicekonsuls- stationerne	37	30 970	-	-	37	30 970	-	-	-
Fra andre Lande til Ho- vedstationen	39	38 350	39	33 036	78	71 386	-	-	5 768
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	87	59 504	293	199 954	380	259 458	-	-	16 239
Ialt	126	97 854	332	232 990	502	365 761	78	66 529	22 007
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	82	73 497	2	2 016	84	75 513	-	-	78 925
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	395	273 076	22	17 172	417	290 248	-	-	242 896
Ialt	477	346 573	24	19 188	501	367 127	78	66 529	321 821

For Havari eller Ordre ankom 16 Skibe, dr. 16 247 Ton.

Af svenske Skibe ankom 11 dr. 6 525 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen \$ 1 254.98, ved Vicekonsulsstationerne \$ 4 904.81, hvoraf tilfaldt Konsulen \$ 2 452.40. Af svenske Skibe ved Hovedstationen \$ 22.32, ved Vicekonsulsstationerne \$ 88.90, hvoraf tilfaldt Konsulen \$ 44.45. Ialt tilfaldt Konsulen \$ 3 707.38. Expeditionsafgifter \$ 62.07.

Handel. Den i tidligere Aarsberetninger omhandlede i Montreal etablerede Forretning til Import af skandinaviske Produkter har fortsat sin Virksomhed, men herom savnes videre nærmere Indberetninger fra Indehaveren; men da de samme Vanskeligheder for en Udvidelse af Samhandelen som tidligere omtalt fremdeles er vedvarende, antages det ikke, at Forbindelsen i det store taget har nydt nævneværdig Fremgang. Imidlertid er et for en mere udstrakt Frihandelspolitik gunstigt Parti i Aarets Løb kommet til Roret ved at overtage Statsstyrelsen, men om dette vil se sig istand til at gennemføre en liberalere Handelspolitik, betvivles, og er ialfald et Spørgsmaal, som staar aabent for Fremtiden at løse.

Under Finantsaaret fra 1ste Juli 1895 til 30te Juni 1896 har ifølge Handelsstabellerne Handelsforbindelsen mellem de forenede Riger og Distriktet, fraseet Nyfoundland, andraget som følger:

Export. Fiskevarer (nedlagt Hummer) til Værdi \$ 2 253, Trælast \$ 6 344, Havremel \$ 1 742, Manufakturvarer \$ 30 923. Tilsammen \$ 41 262, og Import til Værdi \$ 45 150, hvoraf har været svaret en Told af \$ 7 658.86 eller gennemsnitlig ca. 17 %.

Importen har bestaaet af:

Fra Sverige Jern- & Staalvarer til Værdi \$ 38 846, Rinnett \$ 1 614.

Fra Norge Torsketræn, dels raa og dels præpareret, \$ 2 606, Jernvarer \$ 337.

Fra Sverige og Norge Manufakturvarer af Træ \$ 1 001, Rest. under flere Smaaposter, dels Vraggoods fra forliste Skibe og dels forskellige Slags Varer \$ 741. Tilsammen som foran \$ 45 150 mod \$ 43 511 i Aaret 1895.

Exportværdierne af Landets forskellige Industrigrene androg som følger: Bjergværksprodukter \$ 8 059 650 mod i 1895 \$ 6 998 227, Fiskeri \$ 11 077 765, \$ 10 692 247, Sagbrug \$ 27 175 686, \$ 23 891 166, Fædrift \$ 36 501 640, \$ 34 387 770, Agerbrug \$ 14 083 341, \$ 15 719 128, Manufakturvarer \$ 9 365 384, \$ 7 761 875, forskellige Varer \$ 101 265, \$ 85 938. Tilsammen \$ 106 378 752, \$ 99 528 351.

Transitvarer, Penge og ædle Metaller \$ 11 307 047 mod i 1895 \$ 10 810 362. Antaget Værdi af Export fra indenlandske Steder til de forenede Stater \$ 3 329 053, \$ 3 300 090. Tilsammen \$ 121 013 852, \$ 113 038 803, som saaledes viser en Forøgelse af Export af egne Produkter til Værdi af ca. \$ 6.8 Millioner, hvoraf falder paa Bjergværksdrift ca. \$ 1, Fiskeri ca. \$ 0.4, Skovbrug ca. \$ 3.3, Fædrift ca. \$ 2.1 og Manufakturvarer og andre Varer ca. 1.6 Millioner, hvorimod Export af Produkter af Agerbrug er faldt af med ca. \$ 1.6 Million.

Exporten var fordelt saaledes:

Til Storbritannien ca. \$ 62.7 Mill., de forenede Stater ca. 34.5, britiske Kolonier 4.0, spansk Vestindien 1.0, Brasilien 0.6, China 0.7, Tyskland 0.6, Frankrig 0.6, argentinske Republik 0.4, Resten fordelt over 30 forskellige Markeder \$ 1.3, Tilsammen \$ 106.4 Mill.

Importen af Varer, anmeldte til indenlandsk Forbrug, androg til en Værdi af ca. \$ 110.6 Mill., hvoraf fra Storbritannien ca. \$ 33.0, de forenede Stater 58.6, Tydskland 5.9, Frankrig 2.7, britiske Kolonier 2.4, Japan 1.6, China 1.0, Belgien 1.0, spansk Vestindien 0.9, spanske Besiddelser forøvrigt 0.9, Spanien 0.4, Sweitz 0.3, Holland 0.3, hollandsk Ostindien 0.3, Venezuela 0.3, Italien 0.2, Østerrige 0.2, Resten fordelt over 25 Markeder ca. \$ 0.5 Mill. Tilsammen \$ 110.6 Mill.

De samlede Importværdier androg \$ 118 011 508 mod 110 781 682 under Finantsaaret 1895 og viser saaledes en Fremgang af \$ 7 229 826, og Toldintraderne for samme Periode androg \$ 20 219 037.32 mod \$ 17 887 269.47 i Aaret 1895.

Ifølge ovenstaaende (Exportværdierne af Landets egne Produkter og Importværdier anmeldt til indenlandsk Forbrug), vil Handelsomsætningen for Finantsaaret 1896 andrage ca. \$ 210.1 Millioner med Handelsbalance i Disfavør af ca. 11.1 Millioner.

Træmasseindustrien viser fremdeles Fremgang og viser en total Export af \$ 675 777 mod £ 590 874 i Aaret 1895, men der synes at være indtraadt et Vendepunkt i dets Konkurrence paa det engelske Marked, hvortil Exporten er faldt af til kuns \$ 113 557 mod \$ 251 840 i det foregaaende Aar. Derimod har Exporten af Materiale for Tilvirkning af Træmasse atter nydt Fremgang og androg til en Værdi af \$ 27 580 til England mod kun \$ 9 741 i det foregaaende Aar. De forenede Stater tager den aldeles overveiende Del af begge disse Produkter. Saaledes under Finantsaaret 1896 af Materiale for Tilvirkning af Træmasse en Værdi af \$ 600 285 og af det forarbejdede Produkt en Værdi af \$ 557 085.

Ifølge Opgaver i „Canada officielle Gazette“ androg Exportværdierne af Landets egne Produkter under Kalenderaaret 1896 som følger for Landets forskellige Industrigrene:

Bjergværksdrift	\$ 8 819 175	mod i 1895	\$ 7 124 608
Fiskeri	- 10 569 113	„ - —	- 10 345 431
Skovbrug	- 27 668 032	„ - —	- 25 072 701
Fædrift	- 34 947 539	„ - —	- 36 548 188
Agerbrug	- 15 115 460	„ - —	- 12 302 785
Manufakturvarer	- 9 225 448	„ - —	- 8 481 215
Andre Varer	- 184 754	„ - —	- 188 420

Tilsammen	\$ 106 529 521	mod i 1895	\$ 100 568 348
Penge og ædle Metaller	- 332 042	„ - —	- 203 830
Transitvarer	- 15 399 544	„ - —	- 9 767 271

Total Export \$ 122 261 107 mod i 1895 \$ 110 534 449

hvoraf fremgaar, at Exportværdien af Landets egne Produkter har nydt en Forøgelse af ca. \$ 6 Millioner, hvoraf falder paa Bjergværksdrift ca. \$ 1.2, Fiskeri ca. \$ 0.2, Skovbrug ca. \$ 2.6, Agerbrug ca. \$ 2.8, Manufakturvarer ca. \$ 0.8, hvorimod Export af Produkter af Fædrift viser en Forringelse i Værdi af ca. \$ 1.7. Af Transitvarer sees en forøget Exportværdi af ca. \$ 5.6 Millioner, og hvorefter den totale Exportforretning er forøget med en Værdi af ca. \$ 11.7 Millioner.

Skibsfart. Den norske Skibsfart paa Distriktets forskellige Konsulsstationer stiller sig som følger:

Montreal 13 Fartøier, 18 791 Tons, Three Rivers 8, 11 494, St. Etienne 9, 8 390, Chicoutimi 18, 15 516, Metis 13, 10 260, Matane 8, 5 660, St. Anne des Monts 2, 1 465, Campbellton 9, 7 136, Dalhousie 36, 22 234, Bathurst 4, 3 634, Caraquet 2, 197, Chatham 39, 27 837, Newcastle 22, 14 906, Richibucto 13, 3 537, Shediac 20, 10 277, Baie Verte 34, 17 618, Tidnish 8, 7 780, St. John 15, 12 710, Northport 9, 9087, Pugwash 10, 6 935, Pictou 6, 5 646, Parrsboro 17, 18 972, Halifax 62, 38 739, Ship Harbour 1, 424, Sheet Harbor 4, 1 838, Sherbrook 1, 247, Sydney og North

Sydney 17, 9 276, St. Johns N. F. 19, 3 074. Tilsammen for Vicekonsulaterne 417 Fartøier, 290 428 Tons. Hovedstationen 84 Fartøier, 75 513 T. Ialt 501 Fartøier, 365 941 T. mod i Aaret 1895 415 Fartøier, 308 532 T.

Den norske Skibsfart var forøget med 83 Skibe og 57 409 Tons, medens den svenske blev formindsket med 4 Skibe og 4 176 Tons.

En videre Sammenligning af Skibslisterne vil vise, at Hovedstationen atter har en Fremgang i Tonnage, men dette er udentvivl forbigaaende, ialfald forsaavidt ikke Dampskibe tilhørende de forenede Riger i høiere Grad end hidtil optager Konkurrencen.

Ifølge Avisberetninger om ankomne og afgaaede Fartøier har 53 Skibe, dr. 35 287 Tons, henhørende til de forenede Riger besøgt Steder inden Distriktet, hvor disse ei er repræsenteret ved en Konsulattjenestemand, mod 33 Skibe og 25 528 T. i Aaret 1895.

De for ankomne Skibe optjente Bruttofragter andrager £ 22 313, hvoraf 22 007 £ paa norske og 30 600 paa svenske Fartøier, hvortil optjente Fragter for Dampskibe under Tidbefragtning om hvis Størrelse ingen tilforladelig Opgave kan erhverves, og de for afgaaede Skibe opgivne Bruttofragter andrager £ 328 223, hvoraf £ 321 821 paa norske og £ 6 402 paa svenske Skibe.

Under Finantsaaret 1895 til 1896 har i den canadiske, oversøiske Handelsrørelse været anvendt en Tonnage af for Indgaaende 5 895 360 og for Udgaaende 5 563 464 Tons af efterfølgende Flag for Udgaaende:

Britiske 8 494 Fartøier, 3 418 292 Tons, forenede Stater 6 012, 1 829 213, norske og svenske 494, 397 754, franske 112, 33 486, tyske 48, 67 967, italienske 30, 21 036, hawaiiske 22, 42 378, nicaraguanske 21, 23 821, russiske 16, 11 102, spanske 13, 20 422, østerrigske 6, 3 809, belgiske 3, 9 369, chiliske 6, 6 668, danske 6, 2 284, hollandske 3, 5 033, portugisiske 2, 726. Tilsammen 15 291 Fartøier, 5 895 360 Tons. Deraf Dampskibe 5 618, 4 193 136 T. og Seilskibe 9 673, 1 702 224 T.

Fremmede Flag har deltaget med 6 797 Fartøier, 2 477 068 Tons, hvoraf Dampskibe 3 612, 1 619 235 T. og Seilskibe 3 185, 857 833 T.

Af den Britiske Tonnage var hjemmehørende i Canada 6 810 Fartøier, 1 067 954 Tons.

I Kystfarten var i samme Finantsaar anvendt 63 215 Fartøier, 14 049 916 Tons, hvoraf Dampskibe 34 022, 10 332 071 T. og Seilskibe 29 193, 3 717 845 T.

Fremmede Flag har deltaget med 714 Fartøier, 129 924 Tons.

I Kystfarten har norske saavel Damp- som Seilskibe deltaget i Kultransporten fra Cap Breton Ø og Pictou til Stederne ved den øvre Del af St. Lawrencefloden og til Halifax.

Lods-, Havne- og Fyrvæsen. Ifølge Annoncer i „Canada officielle Gazette“ sees følgende Forandringer at være foregaaede af Interesse for de forenede Rigers Skibsfart:

Ny Lodstaxt for Distriktet Ristigouche:

Ind- og eller Udgaande for hver Fods Dybgaaende, Dalhousie, Benjamin, Beaver Point, Nash Creek, Jacquet River og andre Lastepladse ved Chaleurbugten østenfor Dalhousie	§ 1.00
Skibe bestemte til Dalhousie eller noget andet af de ovenfor nævnte Steder, som anløber for Ordre, losse Ballast eller Ladning, eller af andre Grunde for Skibets Vedkommende	- 1.00
og derfra til nogen anden Havn eller Lasteplads ved Chaleurbugten	- 0.50
Skibe bestemte til Campbellton, Oak Bay eller noget Ladested østenfor Oak Bay og vestenfor Dalhousie, som venter ved Dalhousie eller noget andet Sted af Grunde som ovenfor	- 1.00
og derfra til Campbellton	- 0.75
Oak Bay eller noget Lastested østenfor og vestenfor Dalhousie	- 0.50
og omvendt.	
For Skiftning og Fortøining af Skibe, hvis Drægtighed ei overstiger 120 Tons	- 1.25
over 120 Tons og indtil 200 Tons	- 2.00
200 " — 300 "	- 3.00
300 " — 600 "	- 4.00
600 "	- 5.00
og naar Skiftningen overstiger en Distance af 4 Mile § 0.50 i Tillæg til ovenstaaende Taxter.	

Lodsbetalingen er tvungen for alle Skibe, der bevæger sig inden Distriktet, undtagen for indgaaende Fartøier, til hvilke ingen Lods har tilbudt sin Tjeneste. Derimod er ikke Benyttelse af den samme Lods for Udgaande, som var benyttet for Indgaaende, tvunget, idet det staar Føreren aahent at benytte sig af en anden efter hans eget Valg.

Pibebøien, som tidligere var anbragt ved North Point, Prinds Edwards Ø, er blevet flyttet til West Point, anbragt paa en Dybde af 13 Fods Vand, i 46° 40' 30" nordlig Bredde 64° 30' 25" vestlig Længde med West Point Fyr i S. O. t. S. 5³/₄' af og Wolfe Point i O. t. S. 5' Distance. Den er malet rød med Ordene „West Point Buoy, Canada“ i hvidt.

Strømforholde i Belle Jsle Strædet og St. Lawrencebugten, ifølge Rapport af Civilingeniør C. W. Dawson for Marine- og Fiskeri-Departementet, Ottawa; Belle Jsle.

Dette Stræde løber øst og vest (misvisende), og er af en Udstrækning af 50', med en Bredde af 10 til 15'. Strømmen i Strædet er ifølge Undersøgelser, som foretoges i Maanederne Juli og September 1894, som følger:

Strømmen har den fundamentale Karakter af Tidevand og løber under normale Omstændigheder øst og vest gennem Strædet med omtrent lige Hastighed i moderat Veir. Undertiden kan den opnaa en Hastighed af 2 Knob i Timen hver Vei.

Under stærk Vind, navnlig i østlig eller vestlig Retning. Strømmen, der løber med Vinden, opnaar en større Hastighed end den, der løber mod den, og eventuelt kan den vedblive at løbe med Vinden den hele Tid, som har indtruffet endog for et fortløbende Tidsrum af 2 og 3 Dage. Den største Hastighed, som har været observeret, er østover 3.15 Knob og vestover 2.50 pr. Time.

Der er lidet bemærkelig Forskjel paa Strømmen paa de hinanden modsatte Sider af Strædet, undtagen ved den nordlige Side, den kan vedblive løbende noget stærkere eller længere i den ene Retning.

Under normale Omstændigheder. Forskjellen mellem de to Retninger er i Favør af en stærkere Indstrømning fra Østen. Tilstedeværelse af Isfjeld i Strædet og Vandets Temperatur øver ogsaa Indflydelse paa Strømmens hovedsagelige Retning, men kan ei bygges paa til Veiledning om denne.

I Betragtning af denne Karakteristik af Strømforholdene er det klarlig mulig for et Fartøi at være foran sin Regning i begge Retninger. Og Skibe, som løber ind i Strædet, maa ei nødvendigvis slutte, at Strømmen er i deres Favør vestover, da Observationer har vist, at det ganske omvendte har været Tilfældet.

St. Lawrencebugten mellem Gaspékysten og Anticosti.

I Admiralitetskortet betegnet „Entrance to the River St. Lawrence“ er vist en Strøm, der vedvarende løber langs Gaspékysten fra en nordvestlig Retning omtrent 3' af Landet. En anden konstant Strøm er ogsaa anmærket i en Retning fra Cap Magdalen til Sydvestkysten af Anticosti og som saaledes krydser Farvandet mellem Gaspékysten og Anticosti. Det er alene denne Strømretning, der er angivet paa „General chart of the Gulf of St. Lawrence“. Det er imidlertid forklaret i Seiladsbeskrivelsen, at Strømmen ikke følger disse Retninger samtidig.

Disse maa derfor betragtes som alternative Ruter for Strømretningen. Den første af disse Linier kan betragtes som den almindelige Retning af Strømmen langs Gaspékysten. Den største Hurtighed af denne Strøm, der observeredes i Maanederne Juli og September 1895, var 2.8 Knob pr. Time, som bemærkedes 5' af Fame Point.

Naar Strømmen følger den anden Rute langs Midten af Farvandet, kan Retningen af den Strøm, der løber langs Gaspékysten, endog blive modsat og som indtraf den 27de og 30te Juli 1895. Strømmen i aaben Sø ved Fame Point fandtes da at være indgaaende fra Sydost og at løbe med en Hurtighed af $1\frac{1}{2}$ Knob, og modsat den sædvanlige Retning.

Det er sandsynligt, at denne Forandring i Strømretningen er foranlediget ved Vindens Indflydelse, men hvilket Forhold man endnu ikke har haft Anledning til at forvisse sig om.

Strømmens Hastighed er underkastet Fluktuationer, som synes at korrespondere med Tidvandet. Det hænder ogsaa, at den løber i Retningen lige paa eller lige fra Landet for en Periode af 2 til 4 Timer. Dette har været bemærket ved Gaspésiden af Farvandet, sydost af Fame Point, og paa Anticostisiden mellem Sydvest og North Point, paa 4' til 7' Distance fra Landet. Strømmen havde til visse Tider en Hurtighed, der varierede mellem $\frac{1}{2}$ til nær $1\frac{1}{2}$ Knob pr. Time med Retning enten paa eller fra Landet.

Indvandningsforholdene via Canada til de forenede Stater. Efter et i Marts Maaned 1896 mellem Konsulatet og Dampskibslinier truffet Arrangement til en bedre Beskyttelse af Indvandrernes Interesse, har saavidt bekjendt intet Tilfælde indtruffet, som har medført Uleilighed eller Ophold for nogen af disse, hvis Interesse, jeg har Grund til at tro, nu

bliver varetaget paa den bedst mulige Maade, og det er mig derfor kjært med Forvisning herom at turde anbefale denne Rute paa enhver Maade til den bedste Opmærksomhed for Udvandrere fra de forenede Riger.

Arbejderforholdene ved Hovedstationen. Den i min forrige Aarsberetning omhandlede Ophævelse af Arbejderforeningens Bevillingsbrev har ingen Indflydelse udøvet i Retning af Forringelse af Skibsafgifterne. Derimod har ved Imødekommenhed af begge Parter nogle mindre Lettelser fundet Sted, som imidlertid udelukkende falder Dampskibene til Fordel.

Hvad det forløbne Aars Trælastforretning angaar, kan efter et hersteds udkommende Handelscirculære, der omfatter Forretningerne ved Hovedstationen, anføres, at Trælastexporten derfra har andraget 6 707 720 Fod Tømmer og 4 228 601 Quebec Standard Planker mod henholdsvis 4 917 360 Fod Tømmer og 3 972 900 Standard Planker i Aaret 1895, og viser saaledes en Forøgelse af ca. 2.5 Millioner Tømmer og 0.25 Millioner Quebec Standard Planker i Modsætning til Exporten i Aaret 1895. De overvintrende Beholdninger andrager efter samme Circulære til 2 761 226 Fod Tømmer og 715 823 Quebec Standard Planker.

Ifølge samme Circulære har Exporten af Trælast fra Montreal andraget

71 007 St. Pt. Std. Planker til Værdi	§	3 619 479
Bord 32 681 Fod	-	703 190
Andet Sagvirke	-	53 637
Tømmer 12 033 Tons	-	150 677

Tilsammen § 4 127 082

Fra Three Rivers og Batiscan:

Planker	12 419 Std. til Værdi	§ 408 927
Bord	21 097 M. Fod -	208 017
Materiel for Træmasse	-	175 184

Tilsammen § 792 028

Fra Sorel:

Planker	5 410 Std. til Værdi	§ 96 258
Bord	4 134 M. Fod -	36 760

Tilsammen § 133 018

For de ved Hovedstationen fornemste Exportartikler stillede Priserne sig ved Aarets Udgang som følger:

White Pine	pr. Fod	20 til 45 Cent	mod i 1895	18 til 44 Cent ^t
Waney —	-	38 - 48	—	36 - 45 —
Red —	-	22 - 34	—	16 - 32 —
Eg	-	46 - 51	—	45 - 51 —
Alm	-	28 - 33	—	30 - 32 —

alt pr. firehugget Tømmer og som viser en Forhøjelse af Pris paa samtlige Artikler

	1ste Sort.	2den Sort.	3die Sort.
og Planker,			
Pine Bright pr. Std.	§ 115 til § 123	§ 78 til § 83	§ 40 til § 43
Spruce " —	- 41 - - 44	- 28 - - 30	- 25 - - 27
frit ombord i Lægter.			

Et andet Handelscirkulære, der omfatter Exporten fra Provindserne New Brunswick og Nova Scotia, angiver en samlet Export af ca. 509 Millioner superficielle Fod, hvoraf 386 fra New Brunswick og 123 fra Nova Scotia mod henholdsvis 291 og 109.3 i Aaret 1895 og viser saaledes en Forøgelse af ca. 91 Millioner Fod fra førstnævnte og 14 Millioner Fod fra sidstnævnte Provinds.

New Brunswick. Afskibningen faldt saaledes over de forskellige Havne:

St. John	167.2 Mill. Fod mod i 1895	126.5
Miramichi	106.1 — " " - —	82.5
Bathurst	8.2 — " " - —	8.8
Richibucko	11.2 — " " - —	4.4
Dalhousie Campl.to .	36.6 — " " - —	25.6
Shediac	11.1 — " " - —	9.1
Sackville, Baie Verte og andre Udhavne	45.6 — " " - —	23.3

Nova Scotia.

Amherst	19.8 Mill. Fod mod i 1895	21.3
Halifax	41.8 — " " - —	29.4
Ship Harbor	0.4 — " " - —	2.1
Sheet Harbor	6.3 — " " - —	1.5
St. Margaret Bay . .	2.8 — " " - —	0.6
Parsboro	43.3 — " " - —	42.7
Pictou	4.9 — " " - —	3.7
Sherbrooke	3.8 — " " - —	3.3

Fragterne holdt sig ved samme lave Standpunkt som i Aaret 1895, det vil sige saa lavt som overhovedet foreneligt med Seilads, og Udsigterne for indeværende Aar er neppe betragteligt bedre.

W. A. Schwarz.

Caracas (Venezuela).

Aarsberetning dateret 29de Marts 1897.

Til Maracaibo ankom 6 norske Skibe dr. 1 669 Ton med Ladning fra fremmede Havne og afgik 1 dr. 259 Ton til fremmede Havne i Ballast og 4 dr. 1 163 Ton med Ladning.

Til Porto Cabello ankom med Ladning 4 norske Seilskibe dr. 1752 Ton, hvilke afgik til fremmede Havne i Ballast.

Til La Guaira ankom fra fremmede Havne med Ladning 7 norske Skibe dr. 2438 Ton, der alle afgik til fremmede Havne i Ballast. 1 svensk Skib dr. 254 Ton ankom.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Vicekonsulsstationen Kr. 353.36, af svenske Kr. 28.38.

Landets Handel har i Aaret ikke gjort Fremskridt. Kaffe høsten er saa at sige den eneste Kilde til Landets Velstand, især midt i og i det vestlige af Landet. Gjennemsnitshøsten er ca. 1 Million Sække à 50 Kg., hvoraf $\frac{2}{3}$ udføres over La Guaira og Puerto Cabello og $\frac{1}{3}$ over Maracaibo. Høsten i 1895 var kun $\frac{2}{3}$ af den almindelige paa Grund af stærkt Regn under Blomstringen. Denne Industri synes dog at ville tiltage i Betydning ved Gjenoprettelsen af gamle Eiendomme, der var blevne forladt for endel Aar siden under den store Nedgang i Kaffepriserne. Ligesaa grundlægges stadig nye Plantager, og de nuværende Priser holder sig forholdsvis høje.

Derimod er Prisen paa Cacao, som især dyrkes i den østlige Del, gaaet saa stærkt ned, at den neppe dækker Produktionsomkostningerne. Høsten var hverken i Kvalitet eller Kvantitet tilfredsstillende.

Korn, der altid konsumeres i Landet selv, gav god Høst, saa at Import fra Udlandet ikke var nødvendig.

Kvægavlen, den eneste Næringsvei paa de uhyre Sletter eller Llanos i det Ildre, har været tilfredsstillende, og hverken Pest eller Tørke har skadet den. Der holdes ikke offentlig Statistik over Dyrene, og Eierne er altid tilbøielige til at lægge Skjul paa, hvormegent de besidder. Af Oxer kunde stor Udførsel finde Sted, men der udføres for Tiden kun forholdsvis Lidet over Ciudad Bolivar og Barrancas, bestemt til de engelske Kolonier Trinidad, Barbadoes Demerara etc.

Nødvendigheden af at skabe industriel Kredit eller Landbrugsbanker for at skaffe Agerbrug og Kvægdrift Penge til moderat Rente og paa lang Tid med bekvemme aarlige Afbetalinger føles stedse stærkere, men skjønt Planer er udarbejdet, er intet definitivt Resultat opnaaet.

Bjergværksindustrien, der før blomstrede, især Gulddriften i venezuelisk Guyana, ligger nede, dels paa Grund af Leiers Udtømmning, dels af Mangel paa Kapital og Foretagelsesaand.

Staten har iaar specielt sysselsat sig med Regulering af det Minus, der er bevirket ved Garantien for 7 pCt. Rente af Jernbanernes Værdi, samt Afskaffelsen for Fremtiden af denne Forpligtelse. En Aftale blev endelig truffet med de forskellige Selskaber i dette Øiemed, og de er bleven holdt skadesløse for de Summer, der skyldes, ved et Laan, sluttet i Berlin af 50 Millioner francs à 5 pCt. betalbart i 36 $\frac{1}{2}$ Aar. Den omtalte Garanti af 7 pCt. til Jernbanerne er ophævet.

Striden med England om Guyana synes endelig at skulle løses, da Voldgift er accepteret ved Mellemkomst af de forenede Stater, og Venezuelas Kongres i 1897 vil antagelig kunne approbere Kjendelsen.

Direkte Handel mellem Venezuela og de forenede Riger har ikke fundet Sted, undtagen 500 Sække Kaffe, afskibet fra Porto Cabello til Stockholm.

La Guaira. Indførsel 62 990 832 Kg., hvoraf fra Tydskland 9 352 822, Belgien 1 241 344, Colombia 6 581, Spanien 2 795 114, forenede Stater 27 032 521, Frankrige 2 709 389, Holland 1 496 544, England 17 404 998, Italien 951 519 Kg.

Der ankom 296 Skibe med Ladning, hvoraf tyske 28, amerikanske 47. danske 2, spanske 12, franske 55, hollandske 33, engelske 90, italienske 13, norske 6, russiske 3, venezuelske 7.

Af Indførselen var Jern- og Staalvarer 3.5 Mill. Kg., Levnetsmidler og Drikkevarer 21.8 Mill., diverse Olier 520 000, Petroleum 2.3 Mill., Trævarer 3.8 Mill., Cement 5.5 Mill., Kul 93 Mill., Maskiner 260 000, Jernbanemateriel 480 000 Kg.

Hele Venezuelas Udførsel var i 1896 79 084 555 Kg. til Værdi frcs. 111 455 143. Heraf gik til de forenede Stater for frcs. 12 480 228, Frankrige og Kolonier frcs. 33 893 831, Tydskland frcs. 8 965 470, Italien frcs. 1 833 401, Spanien og Kolonier frcs. 924 770, England og Kolonier frcs. 9 944 044, Holland og Kolonier frcs. 42 952 816, Colombia frcs. 7 326, Mexico frcs. 5 820, Østerrige frcs. 227 177, Rusland frcs. 20 260, Belgien frcs. 20 000, Danmark frcs. 134 000, Sverige 46 000.

Af Udførselen var Cacao for frcs. 10 Mill., Kaffe frcs. 85.8 Mill., Huder frcs. 5.3 Mill., myntet Guld frcs. 600 000, do. Sølv frcs. 550 000, Trævarer 250 000, Guld umyntet 3.6 Mill., Dividivi 160 000, Cassonade 140 000, Asfalt 82 000, Fuglefjær 846 000, Gummi, diverse 324 000, Guttapercha 180 000, Kvæg 1.2 Mill., Tonkabønner 1.4 Mill. frcs., Ialt 111 Mill. frcs.

Venezuelas Statsgjæld er 20 Mill. frcs.

G. Valentiner.

Alexandria.

Aarsberetning dateret 20 Mai 1897.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter £
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne:									
Fra Sverige til Hovedsta- tionen	6	10 123	-	-	6	10 123	-	-	12 670
„ andre Lande til Ho- vedstationen	4	5 458	1	1 099	5	6 557	-	-	2 420
„ andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	1	1 099	-	-	1	1 099	-	-	680
Ialt	11	16 680	1	1 099	12	17 779	12	17 779	15 770
II. Afgaaede:									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	5	7 626	6	8 962	11	16 588	-	-	-
„ andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	-	-	1	1 099	1	1 099	-	-	-
Ialt	5	7 626	7	10 061	12	17 687	12	17 687	-

Af svenske Skibe ankom 8 dr. 8 700 Ton.

Gjennem Suezkanalen passerende 39 norske Dampskibe dr. 73 840 (Donau) Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen £ 57. 19. 7, ved Vicekonsulsstationerne £ 3. 17. 2, hvoraf tilfaldt Konsulen £ 1. 18. 7. Af svenske Skibe ved Hovedstationen £ 24. 16. 6, ved Vicekonsulsstationerne £ 5. 12. 0, hvoraf tilfaldt Konsulen £ 2. 16. 0. Ialt tilfaldt Konsulen £ 87. 10. 8.

Under den engelske Okkupation af Egypten har Landet gjort uhyre Fremskridt i alle Henseender. Dets Produktionsevne er forøget i høj Grad ved det forbedrede Vandingssystem og ved Anlæg af nye samt Opmudringer af de allerede før værende Kanaler, hvorved et betydelig større Areal Jord har kunnet dyrkes. Finantsvæsenet er saaledes ordnet, at nu Noteringen af Egyptens Statsgjæld er fuldt ligestillet, om ikke højere end de fleste europæiske Staters. Rettergangsvæsenet har ligeledes undergaaet en Mængde Forbedringer.

At disse lykkelige Forhold vil videre udvikle sig, kan vel antages, thi ikke alene er der Udsigter til, at under de foregaaende Vandingsarbejder

det Jordareal, som vil blive sat under Kultur, yderligere vil blive forøget, især hvis de projekterede Nilreservoirer bliver bygget, hvorved Vandingen kan fortsættes næsten hele Aaret og flere Høster erholder, men ved den stedse forøgede Tillid til Landets gode Administration og Fortsættelsen af de Forbedringer, som i de sidste 10 Aar gjøres i næsten alle Brancher, forøges ogsaa Antallet af de industrielle Foretagender i Landet, saasom Anlægget af private Jernbaner, Sukkerfabriker etc.

Fortjenesten af denne Egyptens Fremgang tilkommer først og fremst Englænderne, som har udviklet stor Energi og Evne ved Ordningen af Landets Administration. Et Skridt var, at der ved de egyptiske Ministerier for Civilvæsen, Justitsen, offentlige Arbejder og Finantsvæsenet officielt blev ansat engelske Raadgivere, og derhos har Englændere erholdt høiere Stillingen i næsten alle administrative Bureauer.

Egyptens Finantser staar under Kontrol af en international Komite, la Caisse de la Dette Publique, bestaaende af Delegerede fra de sex Stormagter, England, Frankrige, Tydskland, Rusland, Østerrige og Italien, som har at paase Statsgjældens Amortering og Rentebetalingen samt at tilse de to Reservefond: 1) Besparinger, opstaaet tilfølgende den privilegerede Statsgjælds Konvertering i 1890, 2) det almindelige Reservefond, der dannes af Overskuddet af Indtægterne fra de Provindser og Administrationer, som specielt er anvist til Statslaanenes Amortering og Rentebetalingen.

Ved flere af disse Administrationer er ansat europæiske Delegerede, f. Ex. ved Statsdomænerne samt ved Jernbanernes Direktioner.

Med Forøgelsen af Landets Produktionsevne og den almindelige Velstand er naturligvis Statens Indtægter i samme Grad tiltaget, hvorved ikke alene større Summer har kunnet anvendes til Forbedringer og Afskrivning af Jordskatte, men ogsaa Reservefondene er i høi Grad tiltaget.

Statsindtægterne 1896 var E. L. 10 963 000 og Udgifterne 10 377 000. Da der i Udgifterne er indbefattet som afsat til Reservefondene paa Grund af Laanekonverteringen E. L. 720 000, udgjør det samlede Overskud E. L. 1 036 000. Dog er Udgiften til Dongola Expeditionen, E. L. 536 000, ikke medtaget i Beregningen.

Reservefondet af Beregningerne paa Grund af Laanekonverteringen udgjorde $\frac{31}{12}$ 1896 E. L. 2 305 000 og det almindelige Reservefond 3 285 000, ialt E. L. 5 590 000.

Den egyptiske Statsgjæld var sidst i 1896 ca. 104½ Mill. Pund Sterling, hvoraf dog ca. 5 Mill. indehaves af Caisse de la Dette Publique for Reservefondenes Regning, og hvilket kan ansees ensbetydende med en ekstraordinær Amortering.

Rentebeløbet af Statsgjælden var i 1896 E. L. 3 776 000 og den skeede Amortering E. L. 220 000.

En af Egyptens større Udgiftsposter er den aarlige Tribut til Tyrkiet, der udgjør E. L. 665 000.

Egyptens Import og Export viser i 1896 en betydelig Tilvæxt i Sammenligning med tidligere Aar. Den udgjorde:

	1895.	1896.
Import E. L.	7 879 000	9 317 000
Export —	12 632 000	13 232 000

Man frygtede, at Koleraepidemien skulde have Indflydelse paa Importen, men dette viste sig ubeføiet, da de to sidste Aars gode Bomuldshøst og de høje Priser, som beholdtes, mere end modveiede den Nedgang som Epidemien kunde have bevirket.

Toldindtægterne udgjorde ca. 2 Mill. Pund Sterling. Anlæg af nye Jernbaner og Bygning af Sukkerfabriker i Øvreegypten har bevirket stor Import af Jern og Træ og derhos indirekte indvirket paa andre Importartikler.

Sukkerindustrien gjør store Fremskridt i Øvreegypten, hvor Jorden er specielt skikket for Sukkerrøret. Høsten 1896 beregnes til 80 Tusinde Tons.

Bomuldshøsten 1896 udgjorde ca. 5½ Mill. Centner. Da den nye Høst kom paa Markedet, fandtes paa Lager af foregaaende Aars Høst kun de fineste Kvaliteter, hvorpaa der var større Tilgang end Markedets Behov, hvorfor de faldt i Pris, medens de lavere Kvaliteter relativt steg i Værdi.

Af Bomuldsfrø var Totalexporten ca. 360 Tusinde Tons, hvoraf største Delen exporteredes til England, og en mindre ubetydelig Kvantitet til Marseille. Presning af Bomuldsfrø sysselsætter fem større Fabriker, og Olien finder Afsætning inden Landet, saa at Importen af Frøet nu er høist ubetydelig. Oliekagerne exporteres til England.

I forrige Aar er udstedt et Regjeringsdekret trædende i Kraft 1 Januar 1897 om obligatorisk Lodsafgift i Alexandrias Havn, som erlægges saavel ved Ankomst som Afgang, enten Fartøiet har anvendt Lods eller ikke.

Denne obligatoriske Lodsafgift i Alexandria udgjør:

for Dampskibe indtil 26 Fods Dybgaaende	E. L.	1 600	milliemes
- — over 26 — —	—	2 400	—
- Seilskibe indtil 50 Ton Register	—	0,300	—
- — — 100 — —	—	0,500	—
- — — 250 — —	—	0,625	—
- — — 500 — —	—	1 000	—
- — over 500 — —	—	1 200	—

Af disse Lodsafgifter, som opkræves af Havnedirektionen, afsættes aarlig en Sum af E. L. 4 000 for Lodsværkets Regning, og Overskuddet anvendes til Betaling af Udgifterne for Arbejder til Forbedring af Indløbet til Havnen. Saasnaar det herfor udkrævede Beløb E. L. 33 000 er naaet, vil Lodsafgiften ophøre at være obligatorisk, og erlægges senere kun af Skibe, som virkelig har benyttet sig af Lods.

Et andet Regjeringsdekret er udstedt om Nedsættelse fra 1 Juli 1897 af Fyrafgifterne, hvilke efter nævnte Dag vil udgjøre:

I de egyptiske Havne ved Middelhavet:

for de første 800 Ton Register		5 millièmes pr. Ton	(før $7\frac{1}{2}$)
- overskridende — —		$2\frac{1}{2}$ — —	(- $3\frac{3}{4}$)

I de egyptiske Havne ved det røde Hav:

for de første 800 Ton Register		14 millièmes pr. Ton	(før 20)
- overskridende — —		7 — —	

Af de indflydende Fyrafgifter skal aarlig overgives en Sum af E. L. 7 000 til den internationale Sanitetskommission i Egypten til Bestridelse af Udgifter for Karantænestationen ved Suez etc.

Et engelsk Pund Sterling = 975 millièmes af et egyptisk Pund.

C. Belinfante Østberg.

Riga II. *)

Den i 1895 indtraadte Forbedring i de økonomiske Forhold blev endnu mærkbare i 1896. Kornhandelen befriedes fra det derpaa hvilende Tryk. Ruslands ydre Handelspolitik er ikke undergaaet større Forandringer. Paa Finantsernes Omraade maa først mærkes de paa Pengevæsenets Ordning ved Indførelse af Guldmyntfod rettede Bestræbelser, som Forstærkning af Rigsbankens Vexelkasse ved Overladelse af 75 Mill. Rubler af Rentekammerets Kassebeholdning, Udstedelse af et 3 pCt. Laan paa 100 Mill. Rubler i Guld og Prægning af nye Imperialer og Halvimperialer, til en Værdi af resp. 15 og $7\frac{1}{2}$ Rubel. Derhos kan nævnes som Foranstaltninger i Handelens Interesse Afskaffelsen af $\frac{1}{4}$ pCt. Søfartsafgifter af Værdien af alt Gods, som befordres paa indre Seilleder og Kanaler, Love om Varemærker og Patenter.

I den senere Tid er Spørgsmaalet om Forbedring af Ruslands Kommunikationer stedse mere traadt i Forgrunden. I 1896 aabnedes regelmæssig Trafik paa ikke mere end 2 300 Verst nye Baner, hvoraf 1 328 Verst paa den sibiriske Bane. Længden af det russiske Jernbanenet i Begyndelsen af dette Aar var 40 643 Verst. Fordelene herved bliver dog til Intet, hvis ikke energiske Skridt træffes til Forøgelse af de russiske Jernbaners Transportevne til Undgaaelse af den hver Høst stedfindende Stagnation i Transport af Korn paa Jernbanerne.

*) Se Hefte 4 pag. 137.

Paa Grund af Regjeringens ovennævnte Foranstaltninger til Pengevæsenets Ordning ved Indførelse af Guldmyntfød har Rubelkursen i de sidste 2 Aar været underkastet saa ringe Vexlinger, at den næsten kan ansees fast, hvorfor Spekulationen i samme har tabt al Betydning og Handelen ved den fastere Kurs sættes i Stand til at operere med større Tryghed og mindre Risiko.

Indførselen til Distriktets Havne var i 1896 ca. 50½ Mill. Rubler, hvoraf til Riga 33 og til Libau 17. Udførselen var ca. 98½ Mill. Rubler, hvoraf fra Riga 59 og Libau 34. Hele Ruslands Indførsel var ca. 498 Mill. R. og Udførselen ca. 629 Mill. R. Udførselen var af Levnetsmidler 371, Raastofte og Halvfabrikater 232, Dyr 14 og Helfabrikater 12 Mill. R. og Indførselen for de samme Grupper resp. 66, 283, 2 og 148 Mill. R.

Kornhøsten var i det Hele en tilfredsstillende Middelshøst. Udførselen af Korn var ca. 482 Mill. Pud, hvoraf Hvede 209, Rug 77, Byg 78, Havre 64 Mill. Pud. Til Norge udførtes fra Riga 25 000 Pud Hvede, 334 683 Pud Rug, 6 416 Pud Byg, og fra Libau 1 188 744 Pud Rug.

Af Lin udførtes fra Riget 10½ Mill. Pud, hvoraf fra Riga 4.7 Mill. og fra Libau 970 000. Af Hamp udførtes ialt ca. 2.8 Mill. Pud, hvoraf fra Riga 432 000 og fra Libau 245 000, af Slaglinfrø ialt 27.9 Mill., hvoraf fra Riga 3 Mill. og fra Libau 1.5 Mill. Pud. Af Linfrø til Sæd udførtes fra Riga til Norge ca. 4 600 Pud. Af Hampefrø udførtes ialt 837 000 Pud, hvoraf fra Riga 158 585 og fra Libau 229 776 Pud, af Oliekager ialt 12 769 000 Pud, hvoraf fra Riga ca. 2 Mill. og fra Libau ca. 2.2 Mill. Pud. Af Mineralolier var hele Udførselen 56 580 000 Pud, hvoraf fra Riga 372 000 og fra Libau 638 000 Pud. Ruslands Naphtaproduktion var i 1896 386 Mill. Pud og de forenede Staters 395 Mill.

Af Æg udførtes fra Riga 1 484 875 Pud og fra Libau 238 365 Pud, og fra hele Riget 6 004 000 Pud. Hele Udførselen viser i 1896 en Tilvæxt af 270 000 Pud. Rigas Udførsel har i 10 Aar gjort uhyre Fremskridt, og var i 1896 30 Gange større end i 1886. Den isinefaldende Udvikling i de sidste 2 Aar kan især tilskrives Nedsættelsen i Jernbanetariferne samt Aabning af regelmæssig Dampskibsforbindelse med Hamburg gennem Kaiser-Wilhelms-Kanalen. Riga har kunnet trække til sig den Ægudførsel, som før gik over Landgrænsen, og det var i 1896 den første blandt Ruslands ægudførende Havne. Dets Hovedaftagere er Storbritanien, Tydskland og Belgien. Libaus Aftagere er disse Lande samt Danmark. Til Norge udførtes fra Riga 100 Pud Æg. En anden Grund til den stigende Udførsel af Æg fra Rusland opgives at være den omsorgsfuldere Behandling samt bedre Pakning og Sortering af Varen, der nu finder Sted i Forhold til før, da den var særlig mangelfuld. Hvis Tiden for Transporten paa Jernbanerne til Udførselshavnene kunde forkortes og Varen udskibes strax efter Ankomsten til Havnen vilde maaske Ægexporten faa endnu større Udvikling.

Af Smør udførtes fra Rusland ialt 303 000 Pud, deraf fra Riga 15 088 Pud, og af Sprit fra Libau 8 509 Pud. Af Trævarer udførtes fra Riga 43.8 Mill. og fra Libau 1 414 000 Kubikfod.

Af Stenkul indførtes til Riga 15.1 Mill. Pud, til Libau 5.8 Mill. Pud og til hele Riget 141 Mill.

Af Stangjern var Indførselen ialt 15.5 Mill. Pud, hvoraf til Riga 1.3 Mill. og til Libau 667 000 Pud. Af Takjern indførtes ialt 4.4 Mill. Pud, hvoraf til Riga $\frac{1}{2}$ Mill. og til Libau 130 000 Pud, samt af Staal henholdsvis 4 Mill., 1 Mill. og 24 000 Pud.

Af Maskiner og Redskaber til Jordbruget indførtes til hele Rusland 868 000 Pud, til Riga 120 000 og Libau 18 000 Pud. Af andre Slags Maskiner indførtes ialt 6.4 Mill. Pud, hvoraf fra Norge til Libau 205 Pud. Der er Spørgsmaal om Nedsættelse af Tolden paa Maskiner. Af Jernbaneskiner indførtes 562 000 Pud.

Iøvrigt indførtes fra Norge til Riga 39 000 Pud Træmasse og 366 000 Pud Svovlkis samt til Libau 124 000 Pud Gade- og anden Sten.

For at opnaa større Indførsel i Rusland af vore Produkter, hvoraf efter Sagkyndiges Udsagn, flere med Fordel der maatte kunne konkurrere paa Markedet, maa fremfor Alt vore Fabrikanter paa passende Steder i Rusland oprette stadige Lagere af sine Produkter eller ialfald drive sin Tilvirkning i saa stor Skala, at Lysthavende kan faa dem inden saa kort Tid som muligt. Dernæst bør, efter hvad der meddeles fra kompetent Hold, erindres, at russiske Kjøbere i det indre af Landet, selv de mest formuende og solide, i Regelen kun kjøber paa lang Kredit, der ogsaa beredvilligt gives af Tydskerne, selvsølgelig mod Forhøielse af Prisen.

Chr. Aug. Tietz.

Indhold: **Alexandria** S. 259. — **Barcelona** S. 231. — **Budapest** S. 244. — **Cadiz** S. 201. — **Caracas (Venezuela)** S. 256. — **Düsseldorf** S. 241. — **Helsingfors** S. 219. — **Honolulu (Sandwichsøerne)** S. 229. — **Kjøbenhavn II.** S. 226. — **Mexico** S. 244. — **Rangoon** S. 248. — **Riga II.** S. 262. — **Tanger** S. 246. — **Triest** S. 247. — **Quebec** S. 249.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.,

No. 7. udgivet ved Departementet for det Indre.

1897.

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

Genua.

Aarsberetning dateret 28 April 1897.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter Kroner.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe. Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen	29	12 284	-	-	29	12 284	-	-	83 742
- Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	2	1 150	-	-	2	1 150	-	-	9 326
- andre Lande til Hovedstationen . . .	38	46 731	-	-	38	46 731	-	-	592 405
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	11	14 004	-	-	11	14 004	-	-	186 936
Ialt	80	74 169	-	-	80	74 169	72	68 647	872 469
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Hovedstationen . . .	4	1 328	62	53 712	66	55 040	-	-	10 300
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	-	-	13	15 154	13	15 154	-	-	-
Ialt	4	1 328	75	68 866	79	70 194	70	64 529	10 300

Af svenske Skibe ankom 3 dr. 2 949 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Lire 4 641.70, ved
Vicekonselsst. Lire 1 336.65, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Lire 668.32. Af
svenske Skibe ved Hovedst. Lire 260.10. Ialt tilfaldt Konsulskassen Lire
5 570.12. Expeditionsafgifter: norske Lire 352.20, svenske Lire 22.40.

De forenede Rigers Skibsfart paa selve Hovedstationen har, sammenlignet med de foregaaende Aar, stillet sig saaledes :

		Svenske Fartøier.		Norske Fartøier.	
		Antal.	Drægtighed.	Antal.	Drægtighed.
1884		9	5 275 Reg. Tons.	40	18 583 Reg. Tons.
1885		10	4 440 —	78	38 883 —
1886		16	5 192 —	66	32 918 —
1887		12	6 224 —	35	15 568 —
1888		9	3 337 —	64	36 557 —
1889		4	2 569 —	79	63 584 —
1890		18	13 347 —	95	63 427 —
1891		2	647 —	92	71 108 —
1892		10	5 509 —	87	56 608 —
1893		9	6 617 —	98	83 283 —
1894		2	1 402 —	94	79 867 —
1895		5	2 813 —	111	90 216 —
1896		3	2 949 —	67	59 015 —

Hvad særligt vor Dampskibsfart paa Genua angaar, opviser den siden 1885 følgende Ziffre :

		1885.		1886.		1887.		1888.	
		Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Svenske	. . .	4	2 319	—	—	3	2 903	—	—
Norske	. . .	62	29 064	55	28 169	26	11 381	53	33 548

		1889.		1890.		1891.		1892.	
		Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Svenske	. . .	1	1 314	13	11 134	1	350	6	3 507
Norske	. . .	74	61 703	90	61 484	82	67 162	81	52 281

		1893.		1894.		1895.		1896.	
		Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Svenske	. . .	4	3 552	1	797	2	1 844	2	2 696
Norske	. . .	82	76 797	87	77 618	96	83 524	61	55 423

Det svenske Seilskib, som ankom hertil i 1896 og som havde en Drægtighed af 253 R. T., lossede 315 T. Logwood fra Laguna i Mexico. Af de svenske Dampskibe ankom det ene (468 R. T.) fra Jaffa med 560 T. Hvede og Stykgods, og det andet (2 228 R. T.) fra England med Kul. Samtlige tre svenske Fartøier afgik herfra i Ballast.

Af de 6 norske Seilskibe, som lossede i Genua i 1896, og som havde en Gjennemsnitsdrægtighed af 599 R. T., ankom 1 fra Bangkok med Teaktræ, 1 fra Sydney med Gaskul, 3 fra Mexico med Logwood og et fra Finland med Tjære. Et norskt Seilskib (1 225 R. T.) ankom til Spezia med Teaktræ fra Bagindien og et til Savona (705 R. T.) med Kokusnødder fra Fidji-Øerne. Kun et af Seilskibene opnaaede en mindre Stykgodsfragt herfra, medens de øvrige afgik i Ballast.

Af de 72 norske Dampskibe, som i 1896 ankom til Havne i Generalkonsulatets Distrikt, vare 31 befragtede fra Norge med Fiskevarer samt endel Stykgods, 31 fra England med Kul, 1 fra Island med Klipfisk, 1 fra Labrador med Do., 3 fra italienske Havne, 4 fra Sortehavet med Korn, 1 fra Savannah

med Bomuld, Stav og Phosphat. Af de fra Norge hertil ankomne Dampskibe tilhørte 11 den norsk-spanske Linie, der udstrækker hveranden af sine Ture paa Spanien til Italien; med denne Linie indførtes væsentlig Fiskevarer samt endel Stykgods, Hestekosm, gammelt Jern m. v., hvorhos den fra Spanien havde endel Fragt af Stykgods, Vin, Tunfisk, Sardiner m. v. Af de i det hele ankomne 72 norske Dampere forlod endel af Fiskeskibene Genuas Distrikt med Restladning til andre Steder i Italien, medens de øvrige — paa nogle ubetydelige Kystfragter nær — afgik herfra i Ballast. De til Distriktet i 1896 ankomne norske Dampskibes Gjennemsnittsdrægtighed udgjorde 953 Reg. Tons; i de foregaaende Aar var Gjennemsnittsdrægtigheden: 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., i 1892 692 R. T., i 1893 966 R. T., i 1894 981 R. T. og i 1895 886 R. T.

Genua besøgte i 1896 i det hele af følgende Antal italienske og fremmede Fartøier:

	Seilskibe.		Dampskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Fra italienske Havne:				
italiensk Flag	2 258	149 558	869	423 613
fremmed Flag	6	2 688	60	62 880
tilsammen	2 264	152 246	929	486 493
Fra andre Lande:				
italiensk Flag	354	109 573	723	897 586
fremmed Flag	97	28 291	1 774	2 375 173
tilsammen	451	137 864	2 497	3 272 759
I det hele ankomne	2 715	290 110	3 426	3 759 252

Dette Antal med anførte Tonnage fordeler sig saaledes paa de forskellige Nationers Flag: Italienske 4 204 dr. 1 580 330 R. T., Svenske 3, 2 949, Norske 67, 59 015, Engelske 1 601, 1 331 396, Tydske 155, 372 527, Danske 27, 17 590, Franske 114, 79 428, Østerrigske 231, 202 015, Hollandske 99, 157 007, Belgiske 27, 32 370, Spanske 58, 73 229, Græske 142, 129 006, Russiske 3, 2,741, Tyrkiske 10, 9 759, tilsammen 6 141 dr. 4 049 362 R. T.

Til Belysning af Skibsfartens Bevægelse paa Genuas Havn i de to sidste Aartier hidsettes følgende Ziffre vedkommende Antal og Tonnage af ankomne Fartøier siden 1880:

	Seilskibe.		Dampskibe.		Tilsammen.	
	Antal.	Reg. Tons.	Antal.	Reg. Tons.	Antal.	Reg. Tons.
1880 . . .	3 680	474 287	1 993	1 294 491	5 675	1 768 778
1883 . . .	3 272	377 995	2 498	2 100 799	5 770	2 478 794
1886 . . .	2 611	349 216	2 380	2 128 870	4 991	2 478 086
1889 . . .	4 493	374 398	2 996	2 853 382	7 489	3 227 780
1893 . . .	2 481	264 413	3 145	3 410 984	5 626	3 675 397
1896 . . .	2 715	290 110	3 426	3 759 252	6 141	4 049 362

Det høieste Antal ankomne Skibe udviser 1889, efter hvilket Aar Antallet er gaaet ned med 18 pCt., medens den samlede Tonnage er stegen med over

25 pCt. Nedgangen i Antal falder paa Seilskibene, medens — som det vil sees — Dampskibenes Antal fra 1889 er gaaet op fra 2 996 til 3 426. Gjennemsnitsdrægtigheden er i de sidste Aar stegen saavel for de ankomne Seilskibe som for Dampskibene, idet den udgjorde:

for Seilskibe	i 1889	83 R. T.,	i 1896	106 R. T.
for Dampskibe	i 1889	953 —	i 1896	1 097 —

Italienske Skibe ankom i 1880 til Genua i et Antal af 4 271 med en Tonnage af 979 967 Reg. Tons og i 1896 i et Antal af 4 204 med en samlet Drægtighed af 1 580 330 Reg. Tons, hvoraf Dampskibe i 1880 Antal 901 af Drægtighed 605 334 R. T. og i 1896 Antal 1 592 af Drægtighed 1 321 199. Denne store Forøgelse af den nationale Dampskibstrafik vedkommer væsentlig de to mægtige Selskaber „Navigazione Generale italiana“ (tidligere Florio e Rubattino) samt „La Veloce“, der i de sidste Aartier have hævet sig til en overordentlig Betydenhed og have bidraget i høieste Grad til at hæve de større italienske Byers og navnlig Genuas Trafik og Handelsforbindelse saavel med Middelhavslandene som med Orienten og transatlantiske Steder. Navigazione Generale underholder Fart paa Middelhavet, det sorte Hav, Indien, Østasien og Sydamerika, „La Veloce“ paa Centralamerika og Sydamerika.

Engelske Fartøier besøgte Havnen i 1880 i et Antal af 607 af Drægtighed 505 960 R. T. og i 1896 i et Antal af 1 001 med en Drægtighed af 1 331 396 R. T., altsaa en Drægtighed mere end $2\frac{1}{2}$ Gange saa stor som for 16 Aar tilbage.

Frankriges Skibsfart paa Genua har siden Midten af 80-Aarene stadigt befundet sig i Tilbagegang. Det høieste Antal Fartøier naaedes i 1883, da der ankom 673 Fartøier (Seilskibe og Dampskibe) af 523 616 R. T. Drægtighed, medens dette Antal nu efterhaanden er gaaet ned til forrige Aars Antal af 114 af tilsammen 79 428 Tons Drægtighed.

Paa samme Tid har den tyske Skibsfart paa Genua gjort ganske betydelige Fremskridt, Stedet besøgtes i 1880 alene af 57 tyske Seil- og Dampskibe, medens der i 1896 ankom 155 Fartøier af en samlet Drægtighed af 372 527 R. T. Dette stærke Opsving i den tyske Skibsfart her paa Pladsen vedkommer for den væsentligste Del „Norddeutscher Lloyd“, som med Statsunderstøttelse underholder Linier fra Bremerhafen til Østasien og Australien, hvilke begge have Genua som Anløbssted saavel paa Tur som Retur. Desuden underholder dette Selskab i Forening med Hamburger-Packet-Dampfschiffsgesellschaft 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 (fra 4 000—7 000 R. T.). Genua er desuden Anløbssted for den saakaldte Sloman-Linie, der underholder Godstrafik med nogenlunde regelmæssig 14-daglig å treugentlig Rute mellem Hamburg og forskjellige Middelhavshavne.

Den østerrigske Skibsfart paa Genua, der længe var temmelig ubetydelig, er i de sidstforløbne Aar gaaet betydeligt op. Der ankom i 1891 alene 19 Fartøier af 12 300 R. T.s Drægtighed, i 1892 46 af 35 718 R. T., hvorefter Antallet er steget med hvert Aar, indtil det i 1896 udgjorde 231 Skibe med 202 015 R. T. Denne betydelige Forøgelse skriver sig væsentlig fra Oprettelsen af regelmæssige Linier fra Triest til adriatiske Havne med Fortsættelse til italienske og franske Steder ved Middelhavet for Passager- og Godsbefordring.

Intet Lands Skibsfart her paa Pladsen er dog procentvis gaaet saa stærkt fremad som Grækenlands. Af græske Fartøier ankom hertil i 1891 kun 19 af en samlet Drægtighed 7 761 R. T., medens der i 1896 ankom 142 Fartøier af 129 006 R. T. Gjennemsnitsdrægtigheden af de hertil ankomne græske Fartøier er saaledes i disse Aar steget fra 408 til 909 R. T. Af de græske Fartøier, der ankom til Genua i 1896, vare 109 Dampskibe.

Det indbyrdes Forhold mellem Seil og Damp, forsaavidt angaar Skibfarten paa Genua, vil findes belyst ved de ovenfor indtagne Ziffre over den samlede Trafik hersteds fra 1880 til 1896.

De Befragtninger, som vore Dampskibe i 1896 havde paa Genua, vare, som ovenfor anført, følgende:

Kulfragter fra England. Disse Fragter, der i 1895 havde holdt sig væsenflig mellem 5 og 6 sh. pr. Ton, og endog havde været nede i 4 sh., viste allerede i Løbet af 1ste Halvaar 1896 nogen Tendents til Bedring, idet de af og til vare oppe i 6 sh. 6 d og aldrig gik lavere ned end til 5 sh. 4 d. I anden Halvdel af Aaret steg de op til 7 sh. og i Aarets Slutning til 8 sh. pr. Ton.

Kornfragter fra Sortehavet: fra Odessa fr. 8.70, fr. 10.75, fr. 11.00, fra Sebastopol fr. 8.50, fra Nicolajeff fr. 9.50.

Sukker fra Odessa fr. 10.00 og fr. 9.50.

Olie fra Jaffa 15 fr.

Sæd fra Jaffa 12 à 14 fr.

Gamle Skinner fra Norge 10 fr. pr. Ton.

Fiskefragterne fra Norge have, som tidligere, i Almindelighed været bestemte i rund Sum og lade sig saaledes vanskelig opgive i Rate pr. Vog eller Ton. I enkelte Tilfælde have de dog været stipulerede pr. Ton og have da udgjort 60 fr. pr. Ton for Stokfisk og 30 fr. pr. Ton for Klipfisk.

Tran fra Norge 5 fr. pr. Tønde.

Maanedsbefragtninger blive paa Grund af den tiltagende regelmæssige Kystfart mellem Adriaterhavet og Rivieraen efterhaanden sjældnere i disse Farvande. I 1896 ankom saaledes alene ét norskt Dampskib i Maanedsfragt hertil fra italienske Havne. Dette havde en Drægtighed af 310 Tons og oppebar en Maanedsfragt af 5 200 Lire. Det anløb Genua flere Gange i Aarets Løb. Fra Steder udenfor Middelhavet ankom derimod i 1896 flere norske Dampere i Time-Charter med vekslede Fragter, alt efter Skibenes Størrelse.

Af Fragter for Seilskibe kan nævnes: Logwood fra Laguna 38 fr., 33 sh. 6 d, fra Progresso 30 sh. pr. 1 015 Kg., Teak fra Bangkok 66 sh. 3 d, Gaskul fra Sydney 21 sh. pr. 1 015 Kg., Tjære fra Uleåborg £ 1. 0. 6 pr. Ton.

Som i de tidligere Aar, viste det sig ogsaa i 1896 vanskeligt for de hertil ankomne skandinaviske Fartøier at erholde Fragter herfra. Genua har som Udførselshavn kun liden Betydning i Forhold til den fremragende Rolle Byen spiller som Indførselssted. Den største Del af de Varer, som udføres herfra, udskibes med de i regelmæssig Fart herfra udgaaende italienske Dampskibslinier, fornemmelig til Sydamerika, og der bliver derfor ikke synderlig Anledning for andre Skibe til at erholde Fragter herfra. Udførselen foregaar derhos

ogsaa temmelig uregelmæssigt, saa at Fartøjerne i mange Tilfælde, om de ville søge Fragter herfra, maa vente uforholdsmæssig lang Tid, hvorfor de i Almindelighed finde det mere regningssvarende at slutte Fragter fra Steder, hvor Varerne ligge færdige til Afskibning. Foruden de maanedsbefragtede Dampskibe, der hersteds indtog Stykgods, erholdt i 1896 alene et norsk Fartøj en Ladning, bestaaende af Vin, Marmor og Stykgods herfra til Sydamerika.

Da der hyppig fremkommer Forespørgsler til Generalkonsulatet angaaende de Dampskibslinier, der have optaget Genua som fast Anløbssted i sine Ruter, eller som udgaa herfra Stedet, vedføies nærværende Aarsberetning en Opgave over samtlige disse Linier med Tilføielse af deres herværende Agenter. (Bilag No. 1.)

I de italienske Havneafgifter er der, som tidligere indberettet, i 1896 indtraadt en ganske væsentlig Forandring, idet der for Dampskibe, der besøge italienske Havne, nu er at erlægge Lira 1.40 istedetfor tidligere 1 Lira pr. Registerton. Denne betydelige Forandring er indført ved Lov af 25 Juli 1896, indeholdende forskellige Bestemmelser vedkommende Handelsflaaden. Da Loven, foruden den omhandlede Afgiftsforhøielse for Dampskibe, tillige indeholder forskellige andre mindre betydelige Modifikationer i de tidligere gjældende Bestemmelser for Afgifternes Beregning, vedlægges nærværende Aarsberetning et Uddrag i Oversættelse af vedkommende Paragrafer. (Bilag No. 2.)

Med sidste Aarsberetning fra Genuas Generalkonsulat fulgte som Bilag en Oversigt over Havne-Kutymen her paa Stedet, hvortil fremdeles henvises.

Som deri oplyst, have forskellige Bestemmelser i Certepartierne for Kulbefragtninger fra England til Genua i længere Tid foraarsaget vore Dampskibe Ulemper af forskjellig Art.

Blandt disse Vanskeligheder bestod en af de væsentligste deri, at Skibsføreren under en temmelig betydelig Mulkt var forpligtet til paa Lossestedet at overdrage Fartøiets Klarering til en af Befragteren dertil udseet Person, der ofte viste sig at være Varemodtageren selv eller en af ham afhængig Agent.

Denne Certeparti-Klausul er nu fra Begyndelsen af indeværende Aar bortfaldt og Rederierne have nu fuld Frihed i det for Skibets Interesser saa vigtige Valg af Skibsmægler, hvis Veiledning under fremmede og for Skibsføreren ofte ukjendte Forholde er af stor Betydning.

Den omhandlede Klausul, der binder Fartøjerne til bestemte Skibsmæglere, forekommer saaledes nu alene i enkelte Tilfælde ved Bomuldsfragter fra Savannah (fra New Orleans og fra Charleston — saavidt vides — ikke) samt ved endel Trælastfragter (dog i Almindelighed ikke fra Amerika).

En anden, ved Kulfragterne fra England forekommende Vanskelighed, som desværre endnu ikke er hævet, er den, at Fartøjerne dels i Henhold til en forøvrigt omtvistet Certeparti-Klausul, dels efter en her fastholdt Kutyme nødsages til for Kullenes Losning at betale Varemodtageren $6\frac{1}{2}$ Pence pr. Ton, uagtet den virkelige Arbeidspris i Almindelighed er ikke ubetydeligt lavere*).

*) Arbeidet kan i Almindelighed erholdes udført for $4\frac{1}{2}$ Pence pr. Ton, men der mangler ofte ikke paa Tilbud, der endog gaa ganske betydeligt lavere.

Vedkommende Certeparti-Klausul lød indtil Begyndelsen af indeværende Aar i en Flerhed af Tilfælde saaledes:

„Merchants shall have the option of discharging the cargo with their own men, steamer paying $6\frac{1}{2}$ pence, with the use of steam, steamwinchmen and gear.“

Fra indeværende Aars Begyndelse er imidlertid Klausulen bleven modificeret i sine Udtryk, idet den nu lyder saaledes:

„Charterers to effect the discharge of the cargo, Steamer paying current rate of the port, 'not exceeding say $6\frac{1}{2}$ pence per ton and providing steam, steam-winches, winchmen, gins and falls.“

Den foretagne Forandring i Certeparti-Klausulen bestaar saaledes:

for det første deri, at Fartøjerne nu kun have at holde Damp, Dampwinch med Betjening samt Lossehjul og Lossemanter (Løbere) medens de tidligere havde at holde samtlige Losseapparater, altsaa tillige Kurve, Render, Planker, Bukke m. v., og

for det andet deri, at Losningen nu skal betales efter de almindelige Havnepriser med $6\frac{1}{2}$ Pence som Maximum.

Man skulde efter dette antage, at Dampskibene nu alene skulde have at betale Losningen efter de i Havnen til enhver Tid gangbare Priser, dog med Begrænsning af et Maximumsbetrag af $6\frac{1}{2}$ Pence, hvilken sidste Bestemmelse vil være af ikke ringe Betydning under mulig opstaaende Streikbevægelser og lignende Forholde.

Mærkeligt nok, har det imidlertid endnu ikke lykkets noget hertil fra England ankommet kullastet Dampskib at sætte denne vistnok fuldkommen rigtige Forstaaelse af Certeparti-Klausulen igjennem, idet Varemottagerne have den Opfatning, at der ved „current rate of the port“ ikke er at forstaa den Pris, som i Virkeligheden erlægges for Arbeidet, men den Rate, der hidtil har været betalt til dem som Entreprenører, og som de paastaa at være hævdvunden gjennem lang Tids Havne-Kutyme.

Skjønt denne Fortolkning synes teumelig søgt og vel neppe kan antages i Tilfælde at kunne vinde Domstolenes Bifald mod Certepartiernes Udtryk, er Spørgsmaalet dog endnu ikke for noget hertil ankommet Dampskibs Vedkommende bragt ind for Retten, væsentlig paa Grund af de betydelige Procesomkostninger, der neppe for et enkelt Tilfælde vilde staa i Forhold til den Difference, hvorom Tvisten dreier sig, hvorhos Dampskibene selvfølgelig ogsaa i det længste vige tilbage for Rettergang af Hensyn til de Ulemper, der vilde beredes dem ved den deraf følgende lange Udsættelse med Fragtoggjoret. Dampskibenes Kommissionærer have af disse Hensyn hidtil indskrænket sig til en skriftlig Protest med fornødent Forbehold ved Fragtkvitteringens Afgivelse.

For de norske og svenske Dampskibes Vedkommende har Generalkonsulatet iødhentet en i Søfartsanliggender erfaren Advokats Udtalelse, der med Hensyn til Udtrykket „current rate“ slutter sig til ovenfor fremholdte Anskuelse, nemlig at dermed maa være at forstaa de virkelige Lossepriser, men Advokaten har ikke destomindre af de ovenfor nævnte Hensyn for nærværende fraraadet at anlægge Proces.

Det er ogsaa unegteligt, som af Advokaten anført, at de med Rettergang hertilands forbundne store Udgifter vilde blive altfor følelige for det enkelte Fartøj, og at de ikke vilde staa i Forhold til den i et enkelt af disse Tilfælde opstaaede Difference, men Sagen kunde selvfølgelig paa en for det enkelte Rederi mindre bekostelig Maade ordnes saaledes, at et hertil destineret kullastet Fartøj kunde bemyndiges til paa fleres Vegne at lade Spørgsmaalet afgjøre ved Rettergang for derved at erhverve et Præjudikat for samtlige.

Det er Generalkonsulatet bekendt, at dette Anliggende har vakt flere skandinaviske Rederiers berettigede Opmærksomhed, og antagelig vil Sagen gjennem den nordiske Skibsrederforening være tagen under indgaaende Drøftelse.

Der turde dog muligens være Grund til endnu at se Tiden noget an, forinden der træffes endelig Bestemmelse om Rettergang for de skandinaviske Dampskibes Vedkommende, og indtil videre at lade det bero med skriftlig Reservation ved Afgivelsen af Kvittering for Fragtopgjøret.

Sagen vides nemlig at have været behandlet af vedkommende engelske Clubber, men disses Overveielser ere hidtil gaaede i Retning af for Tiden intet at foretage. Et engelsk Dampskibsrederi, der havde anmodet sin Forenings Styrelse om at anlægge Sag, skal — efterat have modtaget et afslaaende Svar — nu have besluttet for egen Regning at lade Spørgsmaalet afgjøre ved Rettergang, og viser dette sig at blive Tilfældet vil man om nogen Tid have Anledning til at se, hvorledes Domstolene stille sig ligeoverfor dette Anliggende.

Der siges ogsaa fra de britiske Associationers Side at være taget under Overveielse at forandre vedkommende Certeparti-Klausul saaledes, at ikke længere nogen Tvivl om dens Fortolkning skal kunne opstaa.

Til foreløbig at indtage en afventende Stilling turde det ogsaa tages i Betragtning, at Spørgsmaalet i Virkeligheden ikke har saa stor økonomisk Rækkevidde, som det ved første Betragtning kan synes, idet det formentlig ikke er tvivlsomt, at Varemødagernes eventuelle Tab af den heromhandlede omtvistede Profit i Tilfælde vil blive udjævnet mellem de forskjellige Interesser og saaledes faa nogen — omend ikke synderlig mærkbar — Indflydelse saavel paa Kullenes Salgspris paa Exportstedet som indirekte tillige paa de stipulerede Fragter.

Under enhver Omstændighed bør dog det heromhandlede Forhold være Gjenstand for Dampskibsrederiernes Opmærksomhed, og særlig bør der i alle Fald arbeides hen til at faa vedtaget en Certeparti-Klausul, der er fuldkommen klar og uomtvistelig

II.

Genua har ogsaa i sidst forløbne Aar hævdet sin fremragende Plads som Handelscentrum, idet saavel Indførsel som Udførsel over Stedet har været i Stigende. Zifferne for Godsbevægelsen i 1896 kjendes endnu ikke nøje, men det er at antage, at Totalimporten har været noget over 3 Millioner Tons*) til en Værdi af ca. 450 Millioner Lire**).

*) I 1885 1 817 000 Tons, i 1890 2 365 000 Tons.

**) I 1885 384 Millioner Lire, i 1890 400 Millioner Lire.

Udførselen over Genua indtager en mere beskeden Plads, men ogsaa denne er i de sidste Aar gaaet adskillig fremad, idet den i Tiaaret fra 1885 til 1895 (det sidste Aar, hvorfor der haves nøiagtige Data) har hævet sig fra 112 500 Tons (Værdi 82 Millioner Lire) til 324 826 Tons (Værdi 195 Millioner Lire). Genua er dog selv, ligesaa lidt som hele Ligurien, noget stort Konsumtionscentrum, og den største Del af de herover indførte Varer, saavel Forbrugsartikler som Raamaterialier for videre industriel Bearbejdelse, gaar til Norditaliens indre Egne særlig Lombardiet og Piemont med de driftige Industri- og Handelscentre Milano og Turin.

Medens hele Norditaliens Industri er i rask Udvikling, kan dette imidlertid ikke siges om Genua og Omegn, hvor den driftige Befolkning væsentlig er optagen af Skibsfart og Handel. En Industrigren befinder sig dog ogsaa her i stærkt Opsving, nemlig Jernværker og Dampskibsværfter, hvoraf der i Genuas umiddelbare Nærhed findes flere ganske betydelige.

Paa Grund af den fjerne Beliggenhed vil selvfølgelig den skandinaviske Indførsel hertillands altid være forbunden med Vanskeligheder, og de enorme Toldafgifter, der dels af finansielle Hensyn, dels til Beskyttelse og Ophjælp af den indenlandske Industri er paalagt saagodtsom alle Slags Varer, har havt tilfølge, at Indførselen i de fleste Brancher er bleven forbeholdt de store Industrilande, der formaa at bringe Varer ind paa Markedet i store Masser til de aller laveste Priser, og den skandinaviske Indførsel er derfor bleven begrænset til de tre Hovedartikler, som allerede forlængst have erhvervet sig en nogenlunde fast Stilling paa det italienske Marked, nemlig Fiskeprodukter samt Jern- og Trævarer, hvilke ved Siden af Skibsfarten repræsentere de forenede Rigers Hovedinteresser i Italien.

Jern og Staal. Indførselen af svenskt Stangjern skulde efter Genuas Toldkammers Opgaver i 1896 have udgjort 500 000 Kilogram. Efter al Sandsynlighed har dog Importen været adskilligt større, idet nemlig denne Statistik er høist usikker, da det svenske Jern aldrig ankommer hertil under svenskt Flag, men med engelske og tyske Dampskibe via Hull og Hamburg, hvorved de indførte Partier ofte komme til i de statistiske Opgaver at figurere som engelsk og tysk Vare. Efter anstillet Beregning antages den svenske Indførsel af Stangjern overslagsvis at have dreiet sig om 700 000 Kg., hvortil kommer endel Partier Støbejern. Det hele kan saa noget nær anslaaes til samme Kvantum som i 1895, nemlig 1 200 000 Kg.

Indførselen er i de foregaaende Aar anslaaet til: 1887 1 425 000 Kg., 1888 970 000 Kg., 1889 2 100 000 Kg., 1890 1 900 000 Kg., 1891 1 748 000 Kg., 1892 2 246 000 Kg., 1893 2 800 000 Kg., 1894 2 000 000 Kg., 1895 1 200 000 Kg.

Grundpriserne for de forskjellige Sorter Jern have, sammenlignet med de foregaaende Aar, været noterede saaledes (i Lire italiane — Papir):

	Massiaux.			Billets.			Barres.		
	1894.	1895.	1896.	1894.	1895.	1896.	1894.	1895.	1896.
Svensk Vare	15.50	15.00	18.00	18.50	18.00	21.00	20.50	20.00	23.70
Engelsk —	14.00	15.00	18.00	15.00	16.00	19.00	17.50	18.00	21.00
Tysk —	15.00	16.00	19.00	16.50	17.00	20.00	18.50	19.00	22.00

alt pr. 100 Kg. c i f. Genua.

Jernindførselen fra andre Lande til Genua har i 1896 været :

	Stangjern.	Støbejern.
fra Belgien	263 900 Kilogr.	1 948 833 Kilogr.
- Tydskland	450 800 —	80 931 —
- England	2 682 600 —	17 157 753 —
- Frankrige	70 200 —	— —
- Nederlandene	51 600 —	— —
- Spanien	— —	5 582 110 —
- Nordamerika U. S.	— —	709 200 —

Aarsagen til den siden 1895 stedfundne temmelig betydelige Stigning i Jernpriserne i det Hele er for den væsentligste Del at søge i den store Virksomhed, der har været udfoldet ved de herværende Dampskibsværfter (Nicolo Odero fu Alessandro i Sestri ponente, Gio Ansaldo & C. sammesteds med Maskinværksted i det nærliggende Sampierdarena, Odero & C. i Foce, Fratelli Orlando i Livorno). Der har ved disse i forrige Aar været udført flere store Arbejder, og adskillige Dampskibe, tildels af ganske betydelige Dimensioner, vides i den nærmeste Fremtid at ville blive bestilte*).

Denne stærkt opblomstrende Industri støttes direkte ved Statens særlige Præmier for Skibsbygning og opmuntres derhos ogsaa indirekte i ikke ringe Grad ved Skibsfartspremier for Fartøier, der ere byggede i Italien.

Hvad angaar Materialierne til de hertillands byggede Dampskibe, maa disse efter Reglerne for Statens Konstruktionspræmier vistnok for den væsentligste Del bestaa af indenlandsk Fabrikat, men det er klart, at et saa stort Forbrug deraf til Dampskibsbygning vil virke indirekte paa Landets Jernmarked i det Hele og visselig endnu i en længere Periode foraarsage et ikke ubetydeligt Behov for fremmed Indførsel, om det end er forudseeligt, at der efter Udførelsen af den nu projekterede Nybygning vil indtræde nogen Stilstand i den omhandlede Industri. Det svenske Jern, der paa Grund af sine fremragende Egenskaber har en hævdunden Plads og specielt ansees uundværligt for den mindre Industri og Haandværksdrift i store Dele af Landet, vil dog antagelig uden synderlig store Svingninger fra Aar til andet altid holde sig paa det italienske Marked.

Af forarbejdede Jernvarer (seconde fabrication) var Indførselen i Genua i 1896: Sverige 60 270 Kg. (i 1895 40 396 Kg.), Østerrige-Ungarn 4 790 Kg., Belgien 27 600 Kg., Frankrige 332 100 Kg., Tydskland 151 160 Kg., England 334 937 Kg., Nordamerika U. S. 20 300 Kg.

Af Staaltraad ankom fra Sverige 233 Kg. og af Værktøi samt finere Instrumenter 5 219 Kg. Derhos sees der fra Sverige at være indført 2 Dampmaskiner, hvoraf en bestemt til et Spinderi.

Hestekosøm. Indførselen heraf var, sammenlignet med de foregaaende Aar:

*) Ikke mindre end 3 større Krigsfartøier have været udførte for fremmede Regjeringer.

	1886.	1887.	1888.	1889.	1890.	1891.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Svensk Vare . . .	(Opgave mangler)	40 000	60 000	130 000	176 000	
Norsk — . . .	40 000	56 000	32 000	50 000	50 500	35 000

	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Svensk Vare . . .	290 000	250 000	207 105	285 395	300 000
Norsk — . . .	11 000	4 000	9 000	7 500	13 250

Priserne variere selvfølgelig efter de forskjellige Numere. For den svenske Vare erholdtes i 1896, alt efter de forskjellige Numere, fra 54—107 Lire pr. 100 Kg. (Told deri ikke iberegnet*). For de norske Hestekosøm ere Priserne opgivne saaledes: „ $\frac{1}{2}$ long collet“ gjennemsnitlig 80 fr., „court“ 85 fr., „tête forte“ 78 fr., „façon anglaise“ 105 fr. pr. 100 Kg., leveret franco i Kjøberens By, altsaa Told og Fragt indbefattet i Prisen.

Handelshuse i Jernbranchen, etablerede i Genua: Pietro Micheli figlio, Adr. Via Sottoripa No. 1, Hannesen & Neuhaus, Via Ponterale No. 2, Calame & Cortese, Piazza Demarini No. 1, C. Rasche, Via Assarotti No. 54, G. O. Torre & C., Adr. Vico dei Greci 2.

Brugte Jernbaneskiner og andet gammelt Jern som Raamateriale for Jernstøberierne. Heraf har der ogsaa i 1896 været en livlig Indførsel til Genua. Det hele indførte Kvantum er gaaet op til 41 584 Tons, eller noget nær det samme som i 1895. Heraf ankom fra Norge 1 210 Tons, hvorhos der til Savona indførtes omtr. 300 Tons norske brugte Jernbaneskiner. Hvor stor Indførselen har været fra Sverige, kan ikke oplyses, da intet Parti er kommet med svenske Skibe, og de derfra indførte Kvanta saaledes i Toldvæsenets Opgaver ere optørte sammen med Indførselen fra det Land, under hvis Flag Partierne ere ankomne. Priserne paa brugte Skinner have i 1896 været betydeligt højere end i de foregaaende Aar, idet der fra paalideligt Hold opgives at have været betalt: for Jernskinner: „double headed“ 77 Lire, „Bull headed“ 76 Lire, „Bridge“ 72 Lire, „Barlow“ 68 Lire; for Staalskiner: „double headed“ 71 Lire, „Bull headed“ 71 Lire, „Bridge“ 68 Lire, „Barlow“ 61 Lire pr. Ton c. i. f. Genua.

De største Importhuse af gamle Jernbaneskiner ere: Società Ligure metallurgica i Sestri ponente, Filippo Tassara & figli i Voltri, Ferriere Gerolamo Ratto fu Giovanni i Prà, Società anonima delle ferriere italiana i San Giovanni Val d'Arno, Società degli alti forni ed acciaierie di Terni i Terni, A. Migliavacca & C. i Milano, Dufour & Bruzzo i Genua. Agenter i denne Branche: G. O. Torre & C., Adr. Vico dei Greci 2, Genua, og Calame & Cortese, Adr. Piazza Demarini No. 1, Genua.

(Som i tidligere Aarsberetninger, tillader Generalkonsulatet sig for fremtidig Import af gamle Skinner at gjøre opmærksom paa, at de for at indgaa og toldbehandles som Raamateriale — 1 Lira pr. 100 Kilogram — Toldtariffens 210 (XII Kategori) maa være opskaarne i Stykker, saa at de derved ere gjorte

*) Efter Meddelelse fra vedkommende Agent ere Priserne paa svensk Hestekosøm fra 15 Januar 1897 gaaede op med gjennemsnitsvis 5 Lire pr. 100 Kg. for alle Numere.

ubrughbare til Jernbaneskiner og saaledes ved sit Ydre tydelig tilkjendegive sig som Raamateriale for Støbning. Saadan Forføining er dog ikke fornøden, naar Skinnerne ere bestemte til Jernstøberier, der arbeide under Toldvæsenets Opsigt.)

Træl a s t. Til Genua indførtes der fra Sverige i 1896 520 Standard. Indførselen i de sidste Aar i Genua var i det Hele (Kvantiteten opgives i Kubikmeter):

	1888. Kubm.	1889. Kubm.	1890. Kubm.	1891. Kubm.	1892. Kubm.
Svensk	9 000	9 300	4 900	5 579	2 214
Norsk	—	—	—	—	—
Østerrigsk	6 000	5 200	4 850	7 460	10 348
Nordamerikansk	14 600	22 000	45 600	22 969	27 940
	29 600	36 500	55 350	36 008	40 502
	1893. Kubm.	1894. Kubm.	1895. Kubm.	1896. Kubm.	
Svensk	5 662	3 700	6 393	2 418	
Norsk	—	632	585	—	
Østerrigsk	18 641	11 030	1 273	9 514	
Nordamerikansk	38 897	32 500	61 266	43 579	
	63 200	47 862	69 517	55 511	

Fra Finland ankom i 1896 1 519 Kubm. og fra Rumænien (over Galatz) 737 Kubm.

For svensk Træl a s t har været betalt: „Pino rosso“ 240 fr. (i Guld) og for „Abete bianco“ 200 fr. (i Guld) pr. Standard c. i. f. Genua.

Fra Magasinerne sælges svenskt Træ i Almindelighed i Dimension 3×9 for omkring L. 1.15—1.20, Dimension 3×8 for omkring L. 1.05 pr. løbende Meter.

Trælastimportører: 1) Fratelli Feltrinelli i Sampierdarena nær ved Genua, 2) Andrea Sanguinetti, via Rivale 18, Genua, 3) Zanotti & Forni, via Luccoli 20, Genua, 4) Antonia Barabino & Figlio i Bolzaneto (nær Genua), 5) Vincenzo Borzone, Genua. Agenter i Trævarer: Oscar Goetzlof, Piazza Pelliceria 5, G. O. Torre & Co., via dei Greci 2, Genua.

Træ m a s s e. Heraf indføres der til Italien Aar om andet 12—15 000 Tons. Da de fleste og største Papirfabrikker ere beliggende i Lombardiet og Piemont, vil selvfølgelig den betydeligste Del af den der anvendte Træmasse tages fra Nabolandene Schweiz og Østerrige, hvorhos ogsaa Tydskland indfører ikke ubetydelige Kvanta. Det skulde synes, som om den skarpe Konkurrence med saa nær ved Markedet beliggende Lande saa noget nær skulde udelukke Muligheden for Indførsel af skandinavisk Vare, der — foruden lang og kostbar Søtransport — vil have Omladningsudgifter i Ankomsthavnen og Jernbanebefordring til Bestemmelsesstedet, og dog har vor Vare i de forløbne Aar ikke været uden Bestillinger til Italien, omend i indskrænket Maalestok. I de sidste Maaneder af 1896 viste der sig paa Milanos Varemærked en stærk Efterspørgsel efter Træmasse, og Generalkonsulatet troede derfor at burde benytte Anledningen

til gennem det derværende Vicekonsulat at faa uddelt Adresser paa skandinaviske Træsliberier og Cellulosefabrikker, hvilket har havt endel Bestillinger tilfølge. Indførselen over Genua, der i Aarets første Del var temmelig ringe, gik saaledes for det hele Aar op til 400 Tons Cellulose og 550 Tons mekanisk Træmasse. Antagelig har der ogsaa været endel Import til sydligere Steder. Fra Handelsmusæet i Milano har Generalkonsulatet erholdt endel Prisopgaver, men paa Grund af Varens overordentlige forskelligartede Kvalitet bevæge de opgivne Ziffre sig mellem saa langt fra hinanden værende Ydergrænser, at Opgaverne ere uden Værd som Lødetraad ved Markedets Bedømmelse.

Da der fra de skandinaviske Exportører ikke sjelden fremkommer Forespørgsler om de italienske Toldsatser for Træmasse og Cellulose samt angaaende de hertillands gjældende Regler for denne Vares Expeditionsmaade, vil det formentlig være af Nytte i nærværende Aarsberetning at gjentage de i tidligere særskilt Rapport samt i Skrivelser til Private desangaaende indeholdte Data:

Indførselstolden i Italien er:

- A. Cellulose: efter Generaltariffen 2 Lire pr. 100 Kilogram, medens Varen efter Konventionstariffen er toldfri.
- B. Anden Slags Træmasse, ligesom ogsaa Masse af Halm og ligneude Substantser:
 - 1) v a a d, d. e. indeholdende mindst 50 % Vand
 - a. efter Generaltariffen 2 Lire pr. 100 Kilogram.
 - b. efter Konventionstariffen 50 Centesimi pr. 100 Kg.
 - 2) i t ø r T i l s t a n d :
 - a. efter Generaltariffen 2 Lire pr. 100 Kg.
 - b. efter Konventionstariffen 1 Lira pr. 100 Kg

For ifølge den mellem de forenede Riger og Italien gjældende Mestbegunstigelsestraktat at kunne indgaa under de ovennævnte Konventionstariffsatser maa Varen være ledsaget af Oprindelsesbevis.

Under Kategorierne Træmasse og Cellulose (Toldtariffens § 190) indgaar alene saadan Masse, der er gennemhullet eller paa anden Maade gjort utjenlig til at bruges som Karton, eller med andre Ord: Massen maa ved sit Udseende bestemt tilkjendegive sig som Raastof for videre industriel Behandling. Nogen bestemt Regel for, hvorledes Perforeringen skal være udført, er ikke given, men det er paa personlig Forespørgsel ved Genuas Toldkammer bleven svaret, at det burde tilraades Importørerne ikke at lade Hullerne anbringe i en større Afstand fra hverandre end 10, høist 15 Centimeter. Hullerne burde derhos, efter Tolldirektørens personlige Formening, være mindst af en Fingers Diameter.

Af T j æ r e indførtes ifølge Toldvæsenets Opgaver hertil i 1896 fra Sverige omkring 900 Tønder. Intet Parti af denne Vare kan dog sees at være ankommet i svenske eller norske Fartøier. Saavidt det kan eftervises, ere de væsentligste Partier deraf indførte over England.

F i s k e v a r e r. Den samlede Import af tørrede Fiskevarer fra Norge til Genua har i 1896 udgjort 3 660 621 Kilogram, hvoraf 2 262 324 Kg. Stokfisk og 1 398 297 Kg. Klipfisk.

I norske Fartøier ankom .	1 144 789 Kg.	Stokfisk og	977 229 Kg.	Klipfisk
- fremmede — — .	1 117 535 -	— -	421 068 -	—

tilsammen 2 262 324 Kg. Stokfisk og 1 398 297 Kg. Klipfisk

Til Sammenligning med de foregaaende Aar hidsættes følgende Ziffre :

	Stokfisk.	Klipfisk.	Tilsammen.
1886	2 482 520 Kg.	1 323 555 Kg.	3 806 075 Kg.
1887	2 128 484 -	1 175 600 -	3 304 084 -
1888	3 152 970 -	2 140 625 -	5 293 595 -
1889	3 039 198 -	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	2 349 090 -	1 185 413 -	3 534 503 -
1893	2 816 976 -	792 815 -	3 609 791 -
1894	2 595 785 -	1 186 615 -	3 782 400 -
1895	3 492 087 -	830 000 -	4 322 087 -
1896	2 262 324 -	1 398 297 -	3 660 621 -

Den samlede Indførsel af tørrede Fiskevarer til Genua udgjorde i 1894 8 387 217 Kg., i 1895 10 360 818 Kg. og i 1896 8 331 782 Kg. Importen for sidstnævnte Aar fordeler sig paa følgende Lande saaledes:

Fra Norge	3 660 621 Kg.
- Danmark	1 094 914 -
- Frankrige	478 529 -
- Britiske Besiddelser i Nordamerika	1 219 824 -
- Nordamerika U. S.	1 697 711 -
- Spanien	70 536 -
- Holland	16 091 -
- andre Lande	93 556 -

8 331 782 Kg.

Engrospriserne fra Genuas Magasiner for vore Fiskevarer efter de forskellige Sorteringer, sammenlignet med Priserne for Fisk fra andre Lande, stillede sig i Løbet af 1896 saaledes:

1896.	Vestre.	Finmarks-fisk.	Norsk Klipfisk.	Labrador.	Islandsfisk.
Januar	L. 79	L. 79	L. —	L. 30	L. 44
Februar	- 82	- 80	- —	- 28	- 40 ¹ / ₂
Marts	- 85	- 81	- —	- 28	- 35
April	- 91	- 86	- —	- 25	- —
Mai	- 90 ¹ / ₂	- 85 ¹ / ₂	- —	- —	- —
Juni	- 95 ¹ / ₂	- —	- —	- —	- 45 ¹ / ₂
Juli	- 95	- —	- —	- —	- 40
August	- 105 (ny)	- 85 c.	- 60	- —	- 47 ¹ / ₂
	- 95 (gl.)				
September	- 104	- 94 c.	L. c. 60	- 59 ¹ / ₂	- 55
Oktober	- 105	- 97 -	- 60 ¹ / ₂	- 53	- 53
November	- 105	- 95	L. 60 ¹ / ₂	- —	- 54
December	- 104	- 91	- 61	- 50	- 52

alt pr. 100 Kilogram, Varen ufortoldet.

Betalingen for Salg fra Magasinerne er selvfølgelig forudsat i italienske Papirpenge, angaaende hvis Kurs henvises til Afsnittet om Pengevæsen.

Den i 1896 stedfundne Nedgang i den samlede norske Fiske-Import her paa Pladsen har selvfølgelig været forårsaget ved Aarets ringe Fangstudbytte i det Hele. Den hertil ankomne Vare har imidlertid været omtalt som meget god, og Priserne have under den hele Sæson holdt sig temmelig høje.

Stokfisk finder betydelig Afsætning i Genua og i hele Ligurien, hvor den er en uundværlig Artikel. Den største Konsumtion finder Varen imidlertid i Venetien, medens den, mærkeligt nok, saagodtsom ikke bruges i Piemont og Lombardiet. I Mellem-Italien er Forbruget af Stokfisk kun ringe, medens det atter tiltager i Syditalien, særlig i de vestlige Provinser. Paa Sicilien konsumeres adskilligt, men paa Sardinien kun lidet.

Den norske Klipfisk bruges hverken i Ligurien eller i Norditaliens indre Provinser. Det er først i Toscana og Emilia, at denne Vare finder Afsætning. Det største Forbrug er i Marche og Umbria (Mellem-Italien), hvorhos der ogsaa afsættes betydeligt i hele Syd-Italien. Paa Sicilien er Forbruget mindre, og paa Sardinien er Varen meget lidet kjendt.

I Modsætning til denne temmelig ujevne og spredte Konsumtion af norsk Vare er Forbruget af Labrador- og Islandsfisk temmelig jævnt fordelt over det hele Land, dog med Undtagelse af Venetien, hvor den norske Vare er omtrent eneraadende paa Markedet.

Som det vil sees af ovenstaaende Sammenligning mellem Indførselen siden 1896, gik Klipfisk-Importen til Genua et Par Aar adskilligt nedad, men har i 1896 atter hævet sig til et Middelsaars. Desuagtet hører man her, specielt blandt de større Importører, stadig udtalt, at den norske Klipfisk er en Vare, hvis Forbrug i Italien staar i adskillig Fare for Nedgang, og det anføres fra samme Hold, at dens Stilling paa Markedet med hvert Aar bliver vanskeligere, dels paa Grund af den høje Pris, hvori den stadigt holdes, dels paa Grund af den tiltagende Konsignationsforsendelse. De betydelige Importører anføre nemlig i sidstnævnte Henseende, at de herved se sig nødsagede til at holde sig meget reserverede i sine Ordres og ikke vove at forsyne sig med større Lagre, da uventet Ankomst af flere Partier i Konsignation pludselig kan forårsage en for dem høist farlig Nedgang i Priserne, — en Resiko, der ikke er i samme Grad tilstede for Stokfiskens Vedkommende, da dette er en mere holdbar Vare, som kan taale at lagres i længere Tid end Klipfisk. Hvorvidt den her berørte Omstændighed i Virkeligheden indeholder nogen Fare for den norske Klipfisks Stilling paa det italienske Marked, er ikke let at bedømme, forinden man har havt Anledning til gjennem en noget længere Periode at se Resultaterne af den i de sidste Aar saa stærkt tiltagende Forsendelse af mindre Partier med den norsk-spanske Linie samt over Hamburg og Hull.

Hvad enten der imidlertid er at tillægge de ovenanførte Ytringer fra de betydeligere Importører større eller mindre Betydning, er det dog negteligt, at den norske Fiskehandel i flere Henseender har antaget en noget forandret Karakter efter Igangsættelsen af den norsk-spanske Dampskibslinies regelmæssige Fart og efter den jævne Benyttelse af Hamburger- og Huller-Dampskibene til Detailforsendelse. Tidligere var saavel Varens Export fra Norge som dens Im-

port i Italien samlet paa forholdsvis faa Hænder, medens den lettede Kommunikation nu har til Følge, at et stadigt større og større Antal Huse paa begge Sider deltager i Handelen. At de større Importhuse ikke se dette Omslag med gunstige Øine, følger af Sagens Natur og er ikke andet end, hvad der var at forudse, hvorfor den anførte, mindre favorable Mening om den norske Klipfisks fremtidige Stilling paa Markedet muligens er at tillægge mindre Betydning. Men i ét Punkt synes den tiltagende Detailforsendelse at have medført en ikke ganske ubetydelig Ulempe, idet der nemlig nu hyppigere end tidligere opstaar Differentser og Tvistigheder mellem Sælger og Kjøber. Dette er i og for sig ganske naturligt. Tidligere var i denne Handel paa begge Sider alene engageret forholdsvis faa Huse, der helt og holdent kjendte Handelsforholdene for denne Branches Vedkommende i det andet Land. Mellem de gamle tilvante Forbindelser paa begge Sider herskede der i det hele god Forstaaelse og en traditionel gjensidig Tillid, hvorfor en i Tilfælde opstaaet Differens selvfølgelig under saadanne Omstændigheder var forholdsvis let at bilægge, da nogen Eftergivenhed i Almindelighed ansaaes at burde foretrækkes fremfor at opgive en fordelagtig Forbindelse. Disse Hensyn ville imidlertid hyppigen vise sig ikke i samme Grad at være tilstede Parterne imellem ved den nu stærkt tiltagne Detailforsendelse, idet der specielt paa norsk Side hyppig vil mangle det fornødne Kjendskab til de Huse, med hvilke Exportørerne træde i en ofte kun forbigaaende Forbindelse hertillands. Generalkonsulatet, der ofte har Anledning til at iagttage opstaaede Vanskeligheder af denne Art, tillader sig, som tidligere, ogsaa ved nærværende Leilighed at anbefale de norske Exportører, der erholde Kjøbetilbud fra ukjendte italienske Huse, at forhøre sig gennem Konsulaterne angaaende Vedkommendes Soliditet og Respektabilitet, forinden de indtræde i Forbindelse med samme.

Der høres hersteds ikke sjelden Ytringer, gaaende ud paa, at den islandske Fisk er en Artikel, hvis tiltagende Indførsel er af ikke ringe Fare for den norske Klipfisks fremtidige Stilling paa det italienske Marked, idet den nærmer sig den norske Vare i Kvalitet og derhos er ikke ubetydeligt billigere. Der er vistnok ingen Tvivl om, at disse 2 Fiskesorter staa i et stærkt indbyrdes Konkurrenceforhold, men det er med de hidtil vundne Erfaringer ikke let at opgjøre sig nogen bestemt Formening om, hvilken af dem har de bedste Chancer for Fremtiden. Statistiken viser med Hensyn til disse Fiskesorters Indførelse her paa Pladsen følgende Tal:

	Norsk Klipfisk.	Islandsk.
1886 . . .	1 323 555 Kg.	Opgave mangler.
1887 . . .	1 175 600 "	Do.
1888 . . .	2 140 625 "	1 118 000 Kg.
1889 . . .	1 709 410 "	1 023 474 "
1890 . . .	1 890 447 "	880 000 "
1891 . . .	1 152 731 "	986 437 "
1892 . . .	1 185 413 "	527 900 "
1893 . . .	792 815 "	569 294 "
1894 . . .	1 186 615 "	Opgave mangler.
1895 . . .	830 000 "	1 511 187 Kg.
1896 . . .	1 398 297 "	1 094 914 "

Det vil heraf sees, at begge Sorters Indførsel har været store Svingninger underkastet. Denne Statistik synes vistnok ikke i og for sig at tyde paa nogen

virkelig forhaandenværende Fare for den norske Klipfisk, men de anførte Tal mane dog til Opmærksomhed ligeoverfor en Artikel, for hvilken der i forholdsvis kort Tid har kunnet beredes en nogenlunde befæstet Stilling paa Markedet.

Torskelevertran. Heraf indførtes der ifølge Genuas Toldkammers Opgaver i 1896 fra Norge 60 201 Kilogram. (I direkte Fartøier ankom 439 Tdr.). Antagelig har Indførselen været noget større end af Toldvæsenet opgivet, idet en Del af, hvad der er importeret over Hamburg og Hull, formodes at være opført som tysk og engelsk Vare. Priserne, der i 1895 var overordentlig høje, ere i 1896 gaaet endel nedad, idet der — efter hvad der er opgivet fra paalideligt Hold — skal have været betalt:

a. for extra fin, hvid i Blikbeholdere med Trækasse L.	150 (1895: 210 Lire),
b. for lys („paliarino“) i Træfustage	- 140 (1895: 180 —),
c. for brun („rosso“) i Do.	- 80 (1895: 90 —),

franco bordo Genua, 3 Mdr.s Accept.

Af Røgesild var Importen fra Norge i 1896 temmelig ubetydelig. I direkte Fartøier ankom alene 80 Tønder, og efter Toldvæsenets Statistik skulde der med fremmede Dampskibe ikke være importeret noget Parti af denne Vare fra Norge. Angaaende Udsigterne for denne Artikels Konsumtion i Italien tillader Generalkonsulatet sig at henvise til den udførligere Redegjørelse i deforrige Aars Indberetninger.

Af Hvaltran fra Norge har der ogsaa i 1896 været indført endel mindre Partier til de herværende Jutefabrikker og Garverier. Indførselen antages dog ikke at være gaaet op til mere end omkr. 400 Tdr. Den væsentligste Indførsel af denne Vare er fremdeles, som omhandlet i forrige Aars Rapport, fra Japan.

Af Asbest og Amiant var Indførselen til Genua i 1896 ganske betydelig. Af denne Artikel skal der ifølge Toldvæsenets Opgaver fra de forenede Riger være ankommet 10 300 Kilogr.

Af Fiske-Guano har der været indført endel Partier fra Norge over England, men Toldvæsenets Opgaver ere for usikre til, at Kvantiteten med nogen Sikkerhed kan angives.

Af andre Artikler, der af Toldvæsenets Opgaver for 1896 kan sees at være indførte fra de forenede Riger, kan nævnes: Uld, Uldaffald, Papir, Stivelse, Glasvarer, Pottemagerarbeide, Ansjos, Delikatessesild, finere Fiskekonserver, kondenseret Melk, Kalve- og Lammehuder m. v. Ingen af disse Artikler har dog været indført i nogen større Kvantitet, og de ankomne Partier antages derfor at have været Prøver og tilfældige Sendinger.

Skandinaviske Firmaer, etablerede i Genua: John Arfwedson, Agenturforretning i skandinaviske Artikler, væsentlig Fiskeprodukter, Adr. Via al Ponte reale 2. F. W. Mowinkel, Fiske-Import, Piazza Pelliceria 5. H. Trumpy, Skibsmæglerforretning, Via Fossatello 16.

Skibshandel: Johs. Brunken, Piazza Principe 4 og Union Ship Chandlery Stores, Via San Lorenzo 8 r.

Pengeforhold: Kursen paa italienske rentebærende Statspapirer (*Rendita italiana*), der i

1891	bevægede sig imellem	90.00 og 96.00
1892	—	— 92.00 - 97.20
1893	—	— 90.35 - 97.00
1894	—	— 85.10 - 91.05
1895	—	— 90.75 - 95.17

begyndte i 1896 med en Kurs af 92.50 og havde i Aarets Løb følgende Noteringer: 31 Janr. 91.70, 29 Febr. 89.46, 31 Marts 90.67, 30 April 90.95, 30 Mai 93.85, 30 Juni 95.42, 31 Juli 93.52, 31 Aug. 93.65, 30 Septbr. 94.04, 31 Oktbr. 93.72, 30 Nov. 96.43, 31 Decbr. 97.21.*).

Italienske Papirpenge have i den sidst forløbne 5-Aarsperiode i det hele staaet temmelig lavt og deres Agio været mange Svingninger underkastet. I 1893 og 1894 var denne endog af og til oppe i 14 og 15 %. Efter en temmelig betydelig Bedring i den 1ste Del af 1895 sank imidlertid Papirpengene atter i Slutningen af Aaret paa Grund af den abyssinske Krig og stod temmelig lavt indtil dennes Ende i 1896, da en Bedring snart indtraadte. Der har saaledes i 1896 været følgende Kurser: ultimo Januar 8.75 %, Februar 11.85 %, Marts 9.77 %, April 8.5 %, Mai 7 %, Juni 6.97 %, Juli 7.5 %, August 7.25 %, September 7.15 %, Oktober 6.97 %, November 5.15 %, December 4.72 %/0.**)

Det er selvfølgelig, at Italiens første Indførselshavn ikke har kunnet forblive uberørt af det økonomiske Tryk, som saa længe har hvilet over Landet, og af de Svingninger i Pengeforholdene, hvorfor de nysanførte Ziffre give Udtryk. Aaret 1896 har saaledes visselig heller ikke undladt at give ogsaa denne Plads mange svære Opgaver i finantciel og kommerciel Henseende, men særlige lokale Vanskeligheder har der ikke været. Ingen større Falissemens ere indtraadte, og den stærkt forøgede Import giver et godt Vidnesbyrd om den genuesiske Handelsverdens Kredit udenfor Landet, ligesom de ved de herværende Værfter gjorde store Bestillinger af Dampskibe, tildels af den betydelige Tonnage, viser, at der hverken er Mangel paa Foretagsomhed eller paa disponibel Kapital.

Sundhedstilstanden har det hele Aar været tilfredsstillende, og rene Sundhedspas har altid kunnet udfærdiges.

Afmønstringer i 1896: paa svenske Fartøier 3 (hvoraf 1 Svensk), paa norske Fartøier 93 (hvoraf 38 Nordmænd).

Paa amønstringer i 1896: paa svenske Fartøier 2 (hvoraf 1 Svensk), paa norske Fartøier 61 (hvoraf 16 Nordmænd).

*) *Rendita italiana* staar for nærværende (23 April 1897) i 94.40.

**) Agioen er for nærværende (23 April 1897) 6.05 pCt.

Anmeldte Rømningstilfælde: 4 fra norske Fartøier (af Rømningsmændene vare 3 Nordmænd og 1 Svensk); paa svenske Fartøier forekom intet Rømnings-tilfælde.

Generalkonsulatets Kontor: Piazza del Portello 2.

Harald Asche.

Bilag No. I.

Fortegnelse over Dampskibslininier, der udgaa fra Genua eller have optaget Stedet som fast Anløbssted i regelmæssig Rute.

- I. Den subvenerede norsk-spanske Linie, som udstrækker hveranden af sine 14-daglige Ture mellem Norges Vestkyst og Spanien til Genua, der saaledes har Anløb af denne Linie 1 Gang maanedligt. Fra Genua afgaa Dampskibene til en anden italiensk Havn og derpaa hjem. Liniens Agent i Genua er H. Trumpy, Via Fossatello 16.
- II. Navigazione Generale Italiana (Florio & Rubattino), der underholder en udstrakt Dampskibsfart paa forskjellige Linier, hvoraf kan nævnes: a) Genua—Alexandria—Bombay med Fortsættelse til Singapore og Hongkong. b) Genua—Alexandria. c) Genua—Alexandria—Massauah med Fortsættelse til Aden. d) Genua—Saloniki—Constantinopel—Odessa. e) Genua—Smyrna—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, Brasilien og Central-Amerika. Kontor Piazza Nunziata 18. Indskibningskontor for Passagerer Via Andrea Doria 44—48 r.
- IV. Società di Navigazione Puglia di Bari, Kystfart i Adriater- og Middelhavet samt paa La Plata. Agent G. Giglio e figli, Vico dei Conservatori del Mare, Genua.
- V. Cyprien Fabre & Cie, Fart paa La Plata. Samme Agent som IV.
- VI. Norddeutscher Lloyd. Fart paa a) Østasien (Shanghai). b) Australien. c) Genua—Newyork. 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-Paket-Aktiengesellschaft“, Genua—Hamburg—Newyork—Vestindien og Genua—Montevideo—Buenos Aires. Agent F. Scerni, Piazza Banchi.
- IX. „Z-Line“, Genua—Sicilien—Liverpool. Agent G. Cabella, Piazza San Siro 6.

- X. Société Cockerill de Seraing, Genua—Sicilien—Antwerpen. Agent H. Trumpy, Via Fossatello 16.
 - XI. Prince-Line til Vestindien. Agent Henry Coe, Adresse Piazza Senarega.
 - XII. Wilson-Line, Hull—Genua—Neapel og Retur. Agenter Carr Bro's & Klein. Via al Ponte reale 2.
 - XIII. Kosmos-Line, Genua—Sydamerikas Vestkyst. Samme Agent som XII.
 - XIV. Compagnie Fraissinet, Fart Genua-Marseille—Syds Spanien og Portugal samt paa Syd-Rusland. Agent Victor Sauvaigne, Piazza Campetto 7.
 - XV. Danske forenede Dampskibsselskab, Kjøbenhavn—Antwerpen—Barcelona Genua—Livorno—Civita vecchia—Neapel—Sicilien og Retur via Spanien. Agent F. W. Movinckel, Piazza Pelliceria 5.
 - XVI. Gelatly-Hankey, Sewel & Co., Genua—Antwerpen—England. Agenter Gastaldi & Co., Piazza Nunziata 19.
 - XVII. Kon. Nederland. Stoombot-Matschappy, 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, Adresse Calata degli Zingari, Genua.
 - XX. John Bruce & Co., Glasgow—Genua (2 Gange mdl.). Agent Henry Coe, Piazza Senarega.
 - XXI. General Steam Navigation Company, London—Italien (2 à 3 Gange mdl.). Agenter Granet, Brown & Co., Via Garibaldi.
 - XXII. Cunard-Line, Liverpool—Italien (2 Gange mdl.). Agent F. Figoli Piazza San Marcellino 4.
 - XXIII. Messageries maritimes, Marseille—Genua—Brasilien—La Plata. Agent A. Crilanowich, Piazza Fontane Marose.
 - XXIV. Compagnie „Adria di Fiume“, Kystfart i Middelhavet og Adriaterhavet samt Brasilien og La Plata. Agenter Gastaldi & Cie, Piazza Nunziata 19.
 - XXV. Lloyd Austriaco (Triest), Kystfart Middelhavet og Adriaterhavet samt Brasilien og La Plata i Forening med No. XXIV. Agent V. Vanelli, Piazza San Lorenzo.
 - XXVI. Atlantic-Line, Genua—Newyork, 2 Gange mdl. (dog uden faste Afgangsdage). Agenter Gastaldi & Co., Piazza Nunziata 19.
-

Bilag No. 2.

Italiensk Lov No. 318, 25 Juli 1896, indeholdende forskellige Bestemmelser vedkommende Handelsflaaden.

(Oversættelse i Uddrag).

Art. 20.

Indenlandske Dampskibe samt udenlandske, der ifølge Traktat ere ligestillede med disse, skulle, naar de i Handelsanliggender anløbe en af Statens Havne, Ankerpladse eller Kyststrækninger, betale i Havneafgift:

- A) Lire 1.40 for hver Registerton, saafremt de ankomme fra Udlandet.
- B) Lire 0.50, naar de fare udelukkende mellem Statens Havne, Ankerpladse eller Kyststrækninger.

Disse Afgifter ere gjældende for et Tidsrum af 30 Dage at regne fra Ankomstdagen. Nævnte Fartøier kunne ogsaa tage Abonnement paa Tonnage-Afgiften for et Tidsrum af 12 Maaneder ved at erlægge det Tredobbelte af de i denne Artikel henholdsvis Littera A. og B. fastsatte Gebyrer.

Art 21.

Indenlandske Seilfartøier samt udenlandske, der i Henhold til Traktat ere ligestillede med de indenlandske, skulle, naar de i Handelsanliggender anløbe en af Statens Havne, en Ankerplads eller Kyststrækning, og ankomme fra Havne udenfor Middelhavet, betale i Havneafgifter:

- A) Lire 0.50 for hver Ton, dersom de ere af en Drægtighed af 100 Tons eller derunder;
- B. Lire 0.80 for hver Ton, der overstiger de første 100.

Denne Afgift er gjældende for et Aar, uanseet Antallet af de i dette Tidsrum foretagne Anløb.

Art. 22.

Indenlandske Seilskibe samt udenlandske, der ifølge Traktater ere ligestillede med disse, og som alene ere anbragte i Fart i Middelhavet — mellem Gibraltarstrædet og Suezkanalen indbefattet det sorte Hav, Marmorasøen og det Azovske Hav -- skulle i Havneafgift erlægge pr. Registerton:

- A) Lire 0.20 for hver Registerton mellem 20 og 50 inclusive;
- B) Lire 0.40 for hver Ton, der overstiger 50, indtil 100;
- C) Lire 0.60 for hver Ton. der overstiger de første 100.

Denne Afgift er gjældende for et Aar, uanseet Antallet af de fra Udlandet af foretagne Anløb.

Seilfartøier under 20 Tons ere fritagne for Havneafgift.

Art. 23.

Dampskibe og Seilfartøier, der losse eller indlaste et Antal Tons af Varer, der ikke overskrider Femtedelen eller Tiendedelen af Registertonnagen, have kun at betale henholdsvis Halvparten eller Fjerdeparten af Havneafgiften.

Fartøier, der losse eller indlaste et Antal Tons af Varer, der ikke overskrider Tyvendeparten af Registertonnagen, skulle for hver Ton af indlastet eller udlosset Ton af Varer betale en Afgift af 5 Lire.

Naar et Skib kun tager ombord eller landsætter Passagerer, skal det have Adgang til — istedet for Havneafgift — at betale 14 Lire for hver Passager, der tages ombord eller landsættes.

Dersom der indtages eller losses et Vareparti under Tiendedelen eller Femtedelen af Registertonnagen, kan der — mod Erlæggelse af Fjerdeparten eller Halvparten af Havneafgiften, og uden yderligere Opkrævning af 14-Lire-Taxten — ombordtages eller ilandsættes saa mange Passagerer som nødvendigt for at udfylde Tiendeparten eller Femteparten af Nettotonnagen, idet herved beregnes, at enhver af dem i Henseende til Afgift er lige med fire Tons Varer.

For yderligere Antal Passagerer betales en Afgift af 14 Lire for hver.

De Afgifter, der ere erlagte i Henhold til nærværende Artikel, ere gjældende alene for de Operationer, der ere fuldendte i den Havn, i hvilken de ere opkrævede, dog saaledes, at et Fartøi, der i flere Havne har betalt tilsammen den hele Afgift ifølge de Regler, der ere fastsatte efter de forskjellige Tilfælde i Art. 20, 21 og 22, kan fuldende sine Handelsoperationer ogsaa i andre Havne uden Erlæggelse af nogen anden Havneafgift, naar der fra Ankomstdagen til den Havn, i hvilken den første Afgift er opkrævet, ikke er hengaaet 30 Dage for Dampskibes og et Aar for Seilskibes Vedkommende.

Art. 25.

Fritagne for Havneafgift ere:

- A) Alle Staters Krigsskibe.
 - B) Lystfartøier under hvilket som helst Flag, saafremt de ere anerkjendte som saadanne af vedkommende Regjering.
-
- D. Fartøier med tvunget eller frivilligt Anløb, saafremt de ikke udføre nogensomhelst Handelsoperation.
-

Hamburg.

Aarsberetning dateret 8 Mai 1897.

Norske Fartøier.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		Rm.
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	234	104 711	21	13 782	255	118 493	-	-	8 909
- Norge til Vicekonsulsstationerne . . .	4	1 693	-	-	4	1 693	-	-	380
- Sverige til Hovedstationen	4	1 630	-	-	4	1 630	-	-	116
- Sverige til Vicekonsulsstationerne . . .	9	3 711	1	399	10	4 110	-	-	-
- andre Lande til Hovedstationen	217	140 927	44	30 166	261	171 093	-	-	29 508
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne . . .	53	29 236	2	387	35	29 623	-	-	332
Ialt	501	381 908	68	44 734	569	326 642	396	222 517	39 235
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedstationen	257	113 852	63	27 973	320	141 825	-	-	11 436
- Norge fra Vicekonsulsstationerne . . .	3	687	3	2 032	6	2 719	-	-	60
- Sverige fra Hovedstationen	1	635	7	5 965	8	6 600	-	-	3
- andre Lande fra Hovedstationen	81	64 342	112	77 076	193	141 418	-	-	13 633
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . . .	21	17 049	18	12 524	39	29 573	-	-	112
Ialt	263	196 565	203	125 570	566	322 135	398	222 124	25 244

For Havari eller Ordre ankom 8 Skibe dr. 1 492 Tons.

Af svenske Skibe ankom 172 dr. 73 283 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Rm. 14 147.57, ved Vicekonsulaterne Rm. 1 970.34, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Rm. 985.17. Af svenske Skibe ved Hovedst. Rm. 1 821.45, ved Vicekonsulaterne 912.64, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Rm. 456.32. Ialt tilfaldt Konsulskassen Rm. 17 410.51.

1896 var et for Tydscklands Næringsveie meget gunstigt Aar, især gjaldt dette Industrien. Forbrugsevnen inden de bredere Lag er steget betydelig, hvilket selvfølgelig har gjort sit til at bringe Liv i talrige Industrigrene.

Driftsherregevinsten var gennemgaaende moderat, dels paa Grund af Stigning i Arbejdslønnen, dels fordi Priserne paa de forskellige Fabrikata i Modsætning til, hvad der ellers pleier at være Tilfældet i Tider med livlig industriel Virksomhed, ingenlunde stillede sig høie. Dette opfattes dog saalangt fra som en uheldig Omstændighed, at det tvertimod menes at ville modarbejde en overdreven Udnyttelse af de gunstige Konjunkturer og give disse en større Varighed. Om end Landbruget paa Grund af de lave Kornpriser ikke har været ligesaa heldig stillet, paastaas dog fra flere Hold, at Landbrugernes Klager ofte er overdrevne, og at der foreligger talrige Exempler paa, at det har lykket Landmænd ved Hjælp af intensiv Dyrkning at skaffe sig et ganske respektabelt Udbytte af sin Jord.

Discontoen var i 1896 højere end i det foregaaende Aar. Den tyske Rigsbanks Discontosats var saaledes gennemsnitlig 3.65 % mod 3.14 % i 1895. Norske og svenske Papirer vedblev fremdeles at være efterspurgte. Svenske Papirer kjøbtes ogsaa i det forløbne Aar i store Mængder tilbage til Sverige.

Den nye Børslov emanerede 22de Juni 1896. Loven forbyder al Terminhandel i Korn og Mel og gjør Retsgyldigheden af Terminhandel i andre Varer afhængig af, at begge de kontraherende Parter er indførte i et eget Børsregister. Den stiller endvidere Børsbestyrelserne under Opsigt af Statskommissærer samt Bankernes Emissionsvirksomhed under Kontrol af Handelskamrene, aabner de enkelte Staters Regjeringer Adgang til at tilforordne Børsbestyrelserne et vist Antal Repræsentanter for Landbruget etc. I flere Henseender maa Loven vistnok siges at være heldig; men i det hele og store taget betragter Handelsverdenen den som et Overgreb fra Agrarerne, hvem den i væsentlig Grad skylder sin Tilblivelse. Især følger Handelsverdenen sig krænkert over den Opsigt, hvorunder den stilles, og den mener overhovedet, at Loven vil have de mest skjæbnsvangre Følger. Bestemmelserne om Terminhandel kritiseres stærkt, idet man paastaar, at denne saalangt fra at virke skadeligt udgjør en fuldt legitim Faktor i Verdenshandelen. Paa enkelte Steder har de Handlende ikke villet lade sig indføre i de nævnte Børsregistre, men foretrækker, at deres Kontrakter om Terminleverancer savner Klagbarhed. Størst Utilfredshed har maaske den omhandlede Regel om Tilforordning af Repræsentanter for Landbruget til Børsbestyrelserne fremkaldt. I Preussen, hvor Regjeringen har benyttet sig af Tilladelsen, har Handelsstanden ikke villet finde sig i disse efter dens Mening usagkyndige Elementers Indtrængen; den har derfor i flere af de største Byer som Berlin, Frankfurt og Stettin, fuldstændig holdt sig borte fra Produktbørserne.

Den Streik, der som bekjendt udbrød i Slutten af November Maaned blandt Hamburgs Havnearbeidere og blev et Nederlag for disse, har i høi Grad skadet Arbeidsgiverne, Arbeiderne, store Klasser af den øvrige Befolkning samt Hamburgs Handel i sin Helhed. Der indkom til de Streikende Understøttelser til et samlet Beløb af M. 1 600 000. En af Senatet nedsat Kommission er nu gaaet igang med at underkaste Arbeidsforholdene i Havnen en indgaaende Prøvelse, hvorefter man venter sig de bedste Resultater.

Udvandringen. I 1896 udvandrede der fra Tyskland 32 152 Mennesker. I Løbet af de sidste 25 Aar er der udvandret ialt 2 400 000. Emigrationen var størst i 1872, da den opgik til 128 000 og Vestpreussen, Posen, Schleswig-Holstein og Hannover har leveret den forholdsvis største Kontingent. Udvandringen foregaar hovedsagelig til Nordamerika.

Det turde være af Interesse at sammenligne Emigrationen fra Norge og Sverige med den tyske:

	Fra Norge.	Fra Sverige.	Fra Tyskland.
1889	12 642	33 363	96 070
1890	10 991	34 212	97 103
1891	13 341	42 776	120 089
1892	17 049	45 504	116 339
1893	18 788	40 869	87 667
1894	5 642	13 356	40 964

Den norske og svenske Udvandring er altsaa forholdsvis betydelig større end den tyske. Aarsagen til den pludselige Nedgang i denne sidste for de senere Aars Vedkommende vil for en stor Del være at søge i de ugunstige Forhold i Amerika, og man har neppe nogen Garanti for, at Emigrationen, naar denne Aarsag falder bort, ikke igjen vil naa sin tidligere Høide.

Som bekendt arbeides der i Nordamerika ivrig for at stanse Indvandringen af saadanne Udlændinger, man ikke tror sig tjent med at faa ind i Landet. Et forelagt Lovforslag gaar nu sidst ud paa at lukke de Nordamerikanske Stater for Emigranter, der ikke er i Besiddelse af Læse- og Skrivekyndighed. Af en af den amerikanske Indvandringskommissær udarbejdet Statistik fremgaar, at der blandt de i 1895—1896 indvandrede Nordmænd og Svensker kun fandtes et forsvindende Antal ikke læse- og skrivekyndige, nemlig henholdsvis 1.18 og 1.16 %, og at vore Emigranter staar paa et meget høit Trin, sammenlignet med Udvandrerne fra de øvrige europæiske Lande. Det Spørgsmaal maa nu uvilkaarlig paatrænge sig, om ikke Udelukkelsen af de slettere Elementer fra Amerika vilde komme til at medføre en øget Efterspørgsel efter Emigranter fra vore Lande.

Det forekommer mig, at det hele Udvandringsspørgsmaal hos os aldrig har været skjænket den Opmærksomhed, det fortjener. Dette staar vel i Sammenhæng med vor Mangel paa Forstaaelse af, at vi ikke engang med den nuværende Befolkning har tilstrækkelig Arbeidskraft til at udnytte vort Lands Ressourcer.

Hamburg som Mellemmand. Jeg tror i denne som i mine tidligere Rapporter at burde pege paa Hamburgs Betydning for os som Mellemmand i vor Handel med cversøiske Lande. Gjennem sine talrige der etablerede Huse og stedse tiltagende Dampskibsforbindelser er Hamburg et af Europas aller vigtigste Centrer for den oversøiske Eksport. Der er følgelig her rig Anledning til ikke blot at lære, hvilke Varer der forlanges, men ogsaa at gjøre Eksportørerne og deres Kunder bekendte med, hvad vi er i Stand til at levere. Dette sidste sker for en stor Del ved Eksportmønsterlagere, hvis store Betydning ikke noksom kan fremhæves. Jeg vil i denne Forbindelse nævne, at den Tanke har været oppe, hvorvidt det ikke skulde kunne lade sig gjøre at faa et saadant Mønsterlager indrettet af Gjenstandene fra den forestaaende Udstilling i Stockholm.

For et Land som vort, der endnu kun har forholdsvis faa Varer at udføre, vil det vanskelig lykkes i nogen større Grad at knytte direkte udeneuropæiske Handelsforbindelser. Det er nemlig først de mange forskelligartede Produkter tilsammenlagte, der gjør det muligt at underholde direkte Forbindelser med de mange forskellige oversøiske Pladse. Man ser ogsaa, at Lande, der raader

over langt flere Eksportartikler end vi, er nødsagede til at benytte et saadant Mellemlid. Jeg behøver her kun at nævne Østerrige og de udviklede tyske Industristater. Hamburg synes paa Grund af sine talrige Forbindelser og nære Beliggenhed at være det Centrum, hvortil vi naturligst bør ty hen. Det er ogsaa herfra, Spredningen til de oversøiske Pladse af vore Fyrstikker, vort Øl, vor Klipfisk og enkelte andre Produkter er foregaaet.

Den rette Forstaaelse af disse Forhold synes i den senere Tid at vinde Indpas. Jeg har saaledes tidligere omtalt, hvorledes en større svensk Uldvarefabrikant har tilveiebragt Eksport af sine Varer til Central- og Sydamerika over Hamburg. En anden af Sverriges større Uldvarefabrikanter har nu fulgt dette Eksempel. Den bekjendte de Lavalske elektriske Lampefabrik har endvidere i Løbet af dette Aar etableret en Filial her, bl. A. beregnet paa Eksport til oversøiske Pladse.

Det bliver derfor efter min Mening i første Række Hamburg, hvorpaa vi bør have vor Opmerksomhed rettet, naar vi vil fremme vor Udførsel til uden-europæiske Steder.

Den økonomiske Udvikling i Tyskland. Jeg tror ogsaa her at burde fremhæve den Bevægelse, der i Tyskland foregaar paa det økonomiske Felt. Jeg har gjort denne til Gjenstand for specielle Rapporter til det kgl. Departement, hvori jeg paaviste, af hvor stor Vigtighed det er for os at efterligne Tyskland i dets Bestræbelser for at fremme Næringerne. Jeg omtalte, hvorledes man her paa alle Omraader, Handel, Landbrug, Industri etc. arbejder med voksende Indsigt og Udbytte, og hvorledes Regjering og Folkerepresentation i Forening med den hele Nation samler sig om disse Spørgsmaal. Hovedmomenterne og Grundprinciperne i den tyske økonomiske Udvikling maa, mente jeg, søges deri, at Tyskerne forstaaer at anvende Naturvidenskaberne til Landets materielle Opkomst, og at deres statsøkonomiske Theorier og Love har været sunde og praktiske. En Forening og Samvirken mellem den naturvidenskabelige, tekniske Forskning og Statsøkonomien har her, anførte jeg, havt de bedste Resultater. Takket være de polytekniske Høiskoler, høiere Landbrugsskoler og Forstakademier, der har virket i en Række af Aar, er det, de tyske Næringer befinder sig paa det nuværende høie Trin. De tyske Stater har her intet Offer skyet. Den Ledning og Oversigt, Staten maa have, hvor det gjelder Landets materielle Udvikling, er i de fleste tyske Stater i Hænderne paa egne Ministerier. I det jeg omhandlede Statsøkonomiens Indflydelse paa Næringernes Udvikling, udtalte jeg, at denne Videnskab, hvis den skulde blive heldbringende for os i Lighed med, hvad den her i Tyskland har været, ganske anderledes maatte afpasses efter vore Forhold. Den maatte m. a. O., ligesom her, blive national og produktiv. Den Tid burde nu ophøre, da man kun hengiver sig til theoretiske Betragtninger over Frihandel og Protektionisme i sin Almindelighed. De statsøkonomiske Studier maa ganske anderledes end nu, fremholdt jeg, anlægges med Landets Opkomst for Øiet. Det Botemiddel, som udkræves for at bringe vor materielle Udvikling over i virkelig produktiv Retning, bestaar ikke i Gjennemførelsen af denne eller hin enkeltstaaende Foranstaltning, men kan alene søges i en fuldstændig Forandring i Nationens Opfatning af, hvad der er dens vigtigste og mest paatrængende Opgave, og et totalt Systemskifte i den Maade, hvorpaa man søger at bringe Landet fremover. Jeg pegte i de nævnte Rapporter sluttelig paa Nødvendigheden af, at vi opretter et eget Departement for Næringerne. Først da vil Staten kunne opfylde de voksende Krav, der vil blive stillet til dens Oversigt i de økonomiske Spørgsmaal.

Tysklands og Hamburgs Handelsomsætning i 1896. Tysklands Handelsomsætning var i 1896, sammenlignet med 1895:

Aar.	Indførsel.		Udførsel.	
	Mængde. Tons.	Værdi 1000 Mark.	Mængde. Tons.	Værdi 1000 Mark.
1895	32 536 976	4 217 000	23 829 658	3 416 000
1896	36 407 516	4 246 111	25 718 533	3 424 076

Under Bilag 1 vil man finde en Sammenstilling af de vigtigere Varer, hvori i 1896 Omsætningen mellem Tyskland og de forenede Riger er foregaaet.

Hamburgs Handelsomsætning med de forenede Riger havde en Værdi af:

	1895.	1896.
Indførsel fra Norge	17 926 600 Mk.	17 426 020 Mk.
Udførsel til Norge	51 074 960 -	55 123 330 -
Indførsel fra Sverige	18 585 300 -	17 496 340 -
Udførsel til Sverige	38 358 400 -	39 606 360 -

Hamburgs Handelsomsætning søværts var i 1896, sammenlignet med 1895:

Aar.	Indførsel.		Udførsel.	
	Mængde. Tons.	Værdi. 1000 Mk.	Mængde. Tons.	Værdi. 1000 Mk.
1895	6 369 036	1 661 433	2 977 865	1 339 213
1896	7 103 862	1 713 071	3 240 665	1 439 210

Bilag No. 2 giver en Fortegnelse over de Artikler, i hvilke Omsætningen mellem Norge og Hamburg samt dettes Vicekonsulater er foregaaet.

Til Forstaaelse af ovenstaaende Tal bemærkes, at den tyske Statistik kun optager Varer der er gaaede ind i eller ud af det tyske Toldomraade, og derfor betragtes Hamburgs Frihavn som Udland; i den hamburgske Statistik fungerer derimod Frihavnen som en Del af Byen selv, altsaa som Indland.

Landbrug og Landbrugsprodukter.

Der er vel neppe nogen Nation i Europa, der i den Grad som den tyske beskjæftiger sig med at hjælpe Landbruget ud af den vanskelige Stilling, hvori det befinder sig. Rigsregjeringen saavel som de enkelte tyske Staters Regjeringer ser heri en af sine første Hovedopgaver.

Den preussiske Landbrugsminister har nylig ladet trykke en Oversigt over de vigtigste af de Foranstaltninger, man i de sidste 10 Aar har truffet i Landbrugets Interesse, og da de herhen hørende Spørgsmaal ogsaa er af stor Betydning for os, hidsættes af Beretningen følgende:

Den nye Børslov af 22de Juni 1896 tilsigter at hindre den ugunstige Indflydelse, som Børsspil fra visse Hold paastaaes at have paa Kornpriserne.

De nye Brændevinslove af 24de Juni 1887 og 16de Juni 1895 understøtter gennem et nyt Beskatningssystem de smaa Brænderier paa Landet i Konkurrencen med de store Fabrikker og tilsigter derved at gjøre Brændevinsindustrien til en Gren af Landbruget i videre Forstand.

Paa lignende Maade har man i en Lov af 27de Mai 1896 søgt ogsaa at indrangere Sukkerindustrien under Landbruget.

Loven af 14de April 1894, der ophævede Identitetsbeviset ved Restitution af den for det importerede Korn erlagte Told, og aabnede Adgang til Udstedelse af Indførselsbeviser, har ifølge Beretningen befordret Udførselen af Korn og Mel, og skal især være komne de østlige Dele af Riget tilgode.

Til Fordel for Landbruget har man for det fra Udlandet indførte Korn og . Mels Vedkommende indskrænket Kreditfristen for de saakaldte blandede Privattransitlagere fra 6 og 7 Maaneder til 3 og 4, og end yderligere Indskrænkninger i Toldkreditten er under Overveelse, idet man gaar ud fra, at Transitlagrene som oftest ikke benyttes til Fremme af Udførselen, men kun til at bringe Importørerne personlige Fordele under deres Spekulationer.

For at beskytte Landbruget mod Forfalskning af Gjødnings- og Kraftfoderstoffer samt Sædekorn er der udarbejdet et Udkast til Lov om Handelen med disse Produkter. Et fra de i Landbruget interesseredes Side fremkommet Krav paa, at alt Korn, der agtes indført til Tyskland, ved Grænsen skulde undersøges for at bringe dets Frihed for Bakterier paa det Rene, har man ikke kunnet imødekomme, idet man har anseet en saadan Fremgangsmaade for at ville komme i Strid med Handelstraktaterne.

Ogsaa i Fattiglovgivningen er man kommen Landbrugerne til Hjælp, idet Fattigbyrderne i en Lov af 1894 er fordelte paa en for dem heldigere Maade.

Til Beskyttelse af den lavere Befolkning indeholder den senere Næringslovgivning visse Indskrænkninger i Detailhandelen paa Landet med Fodermidler, Sædekorn, Vækster, der skal benyttes til Plantning, Fjærkræ, Kvæg etc.

Fra Landarbejdernes Side har i den senere Tid flere Misligheder gjort sig gjeldende. Især har de hyppige Kontraktsbrud været skadelige. For at modarbejde disse for Jordbrugerne saa farlige Forhold har man nu tænkt paa at stille Fæste- og Engagementskontorerne, hos hvem Skylden for en væsentlig Del menes at ligge, under skarpere Kontrol, muligens endog at gjøre den af disse drevne Virksomhed afhængig af Koncession.

Forandringer i Alderdoms-Invaliditets- og Ulykkesforsikringslovgivningen, hvorved ogsaa Landbrugets Interesser vil blive varetagne, er for Tiden under Overveelse; en Kommission til Drøftelse af disse Spørgsmaal er allerede nedsat af Rigsregjeringen.

For at afhjælpe Manglen paa Landarbejdere er der nu gjort Indskrænkninger i de Bestemmelser, der hindrer Benyttelse af udenlandske (russiske og galiziske) Arbejdere i Jordbruget.

Som bekjendt udkom i 1887 en Rigslov om Handelen med Margarin for at hindre Bedragerier med denne Vare til Skade for Smørproduktionen. Der har fra flere Hold været ført Klage over, at Loven ikke var tilstrækkelig effektiv,

idet man har peget hen paa det voldsomme Opsving, Margarintilvirkningen i det sidste Decennium har taget; medens Tyskland saaledes i 1887 havde 45 Margarinfabrikker med en aarlig Tilvirkning af 15 Millioner Kilo til en Salgs-værdi af 18 Millioner Mk., findes der nu 73 saadanne Bedrifter med en Produktionsmængde af 90 Millioner Kilo og en Salgsværdi af 117 Millioner Mk. Et Forslag til ny Lov blev ogsaa fremsat. Det opstillede en Række skjærpende Bestemmelser og omfattedes i det Hele med Sympathi, men var for vidtgaende og blev derfor ikke vedtaget. Især havde man Betæneligheder overfor Forslagets Forbud mod at tilsætte Margarinen Smørfarve og dets Paabud om at forhandle Smør og Margarin i fra hinanden adskilte Udsalg.

Ogsaa i Skattelovgivningen er man kommen Landbruget til Hjælp, fornemmelig ved Loven om Indkomstskat af 24de Juni 1891 og Skattereformen af 14de Juli 1893. Det er især de smaa og middels store Brug, hvis Indtægt ikke overskrider 8 000 Mk., som er begunstigede derigjennem, at Skattebyrden for dem er bleven betydelig lettere end for de større Brug. Ogsaa de stærkt forgjældede Eiendomme indtager, fornemmelig ved den sidstnævnte Lov, en særlig begunstiget Stilling.

Udgifterne til Folkeskolerne paahvilede tidligere i vid Udstrækning Jordbrugerne, der følte sig trykkede herunder og gjentagne Gange fremkom med Klager. Disse Tilstande er tildels afhjulpne ved Lovene af 14de Juni 1888 og 31te Marts 1889, der i vid Udstrækning vælter Byrderne over paa Statskassen.

Med den store Betydning for Øiet, som lette Kommunikationer har for Næringslivet ialmindelighed og kanske for Landbruget i Særdeleshed, har Tyskland gjort meget for Jernbanenettets videre Fuldstændiggjørelse. I det sidst forløbne Decennium har saaledes den preussiske Landdag bevilget en Kredit af ca. 517 Millioner Mk. til Anlæg af ca. 4 600 Km. Jernveie. Især har Landbruget profiteret af de talrige nye Smaabaner, der slutter sig til de større Anlæg og har aabnet en Række Landsdele for Udenverdenen. For at komme Privatinitiativet til Hjælp har Lovene af 8de April 1895 og 3die Juni 1896 ydet Laan paa tilsammen 13 Millioner Mk. til Bygning af Smaabaner, og Bevilgning af yderligere 4½ Million Mk. er stillet i Udsigt. Ogsaa paa Jernbanetarifvæsenets Omraade er der truffet talrige Forholdsregler i Landbrugets Favør. Efterat i 1889 Lettelser var indførte for Transporten af Materiale til Bygning af Landeveie og Chaussées, blev Fragtsatserne for Kalisalte, Kalk, Mergel og andre Gjødningsstoffer, Masseprodukter som Poteter og Roer etc. betydelig nedsatte. Ligeledes bør de efter Identitetsbevisets Ophævelse af Hensyn til Indlandet fastsatte Moderationer i Tariferne for Korn og Mel, der føres til Søhavnene, nævnes, endvidere lignende Nedsættelser for Spiritus, Sukkers og Stivelseprodukters Vedkommende, der agtes eksporterede, samt hvad de østlige Dele af Riget angaar, for Kvæg.

Overfor Kaliverksyndikatet har Rigsregjeringen benyttet sin Indflydelse til at gjøre Kaligjødningen billig og har derhos i de østlige Egne for offentlig Regning ladet foretage Boringer efter nye Kalilagre.

Ved Loven af 3die Juni 1896 er til Oprettelse af Kornlagre i Nærheden af bekvemt beliggende Jernbanestationer og Lastepladse 3 Millioner Mk. stilledes til Rigsregjeringens Disposition. Lagrene, der skal overlades Genossenschafterne til Afbenyttelse og staa under deres Kontrol, menes at ville aabne de inden-

landske Landbrugere Muligheden for lettere Afsætning af deres Produkter, hertil vil ogsaa Salgsforeninger, som man har oprettet, utvivlsomt bidrage. Den ved disse Forholdsregler i Udsigt stillede hensigtsmæssigere Indretning af Kornhandelen, bedre Behandling af Varen, praktiske Tørring, Rensning, Opbevaring og andre tekniske Fremskridt tillægges stor Betydning.

For at skaffe Jordbrugerne en ved Forbigaaelse af Mellemhandlere fordelagtigere Afsætning af deres Produkter, havde enkelte Administrationsgrene allerede tidligere gjort sine Indkøb direkte hos Landmanden. Især havde Militærforvaltningen i længere Tid gaaet frem paa denne Maade ved Kjøb af Korn, Hø, Halm etc. Ved Statsministeriets Beslutning af 30te April 1896 anbefaledes endelig samtlige Ministre at paalægge Cheferne for de under dem sorterende Forvaltnings Organer saavidt mulig at benytte samme Fremgangsmaade ved Indkøb af Landbrugsprodukter.

I Mai 1894 sammentraadte en Kommission for at undersøge, hvorvidt man paa Arverettens og Kreditvæsenets Omraader kunde komme Landbruget til Hjælp. Som Resultat heraf foreligger Loven af 8de Juni 1896 „betreffend das Anerbenrecht bei Renten- und Ansiedelungsgütern“. Denne tilsigter at modarbejde den skadelige Utparcelleringen af Landeieendommene og gaar derfor i Retning af ved Arvefald at bevare de i Lovens Titel nævnte Eiendomme paa en enkelt Arvings Haand. Denne sidste stilles da i flere Henseender meget gunstig overfor Medarvingerne. Specielt maa disse nu som Regel finde sig i at faa sin Lod udbetalt ikke i Kapital, men i Form af Renter; paa den anden Side beskytter forskjellige Bestemmelser dem mod, at Hovedarvingen misbruger sin Stilling til straks igjen at afhænde Bruget. Reformplaner i lignende Retning for alle Arter Landeieendomme, deriblandt Stamhuse og Fideikommissar, er nu under Overveielse.

Af megen Vigtighed er de i det foreliggende Udkast til borgerlig Lovbog indeholdte Bestemmelser, der tager Hensyn til Landbruget. Af disse kan de maaske særlig fremhæves, der tilsigter:

at forhindre chikanøse Udnyttelser af Rettigheder, især af Eiendomsretten,

at gjøre Forpagtnings- og Leiekontrakter uangribelige overfor senere Salgskontrakter samt paa andre Maader at beskytte Forpagterne,

at styrke Realkreditten ved at lade Eiendommenes Tilbehør i videre Udstrækning end tidligere hefte for Gjælden,

at forenkle Formerne for Gjældsovertagelse ved Salg af pantsatte Eiendomme.

Man har i de senere Aar systematisk ladet undersøge Vandstandsforholdene i de for stærk Nedbør udsatte Egne ligesom for de ikke farbare Vasdrags Vedkommende for at udfinde, hvorvidt Jordbunden kan forbedres og Land indvindes for Kultur. Man har ogsaa udgivet et værdifuldt Vandkart over Nordtyskland samt saakaldte „Vandbøger“ (Wasserbücher), der giver fuldstændige Billeder af alle de Forhold, der er af økonomisk Interesse for de enkelte Vasdrag. Preussen alene har i de sidste 6 Aar anvendt over 27 Millioner Mk. til Forbedringer og Indvinding af Jord. Ogsaa de enkelte Kommuner har givet ud anseelige Beløb i lignende Øiemed. Man har i ikke liden Udstrækning anvendt Straffanger til disse Arbejder.

Af overordentlig Betydning for det tyske Landbrug, specielt forsaavidt angaar de østlige Dele af Preussen, har „Rentenguts“-Lovgivningen været. Efterat Loven af 27de Juni 1890 havde skabt den Ramme, inden hvilken Eiendomsret til Jord kan erhverves mod Erlæggelse af en vis Korn- eller Pengerente, har Loven af 7de Juli 1891 taget de videre Skridt i Retning af at befordre Oprettelsen af de saakaldte „Rentengüter“. Disse Love tilsigter ved Dannelsen af smaa og middelstore Brug at skabe det tidligere, især i de østlige Provinser, savnede Mellemed mellem den store Godsbesidder og den besiddelsesløse Landarbejder, stanse Udvandringen og Tilstrømningen til de store Stæder samt at fordele Bondestanden paa en hensigtsmæssig Maade og understøtte dette hele ved Kredit fra det offentliges Side. Resultaterne af disse Love har været meget tilfredsstillende. Ved Udgangen af 1895 var saaledes i det Hele oprettet 7 723 „Rentengüter“ med et Areal af 82 380 Ha. og en Salgsverdi af 61 Millioner Mk. Specielt kan nævnes, at Antallet af Udvandringer fra Posen og Vestpreussen i Tidsrummet 1891—1895 er sunket fra 29 238 til 4 023. Det Offentlige har ogsaa af sine Domæner udlagt store Strækninger til Oprettelse af „Rentengüter“, fornemmelig i Myrtrakterne, og har samtidig ydet store Summer til deres Opdyrkning.

I Sammenhæng hermed maa omtales den saakaldte „Ansiedelungs“ (Kolonisations)-Kommission, der har til Formaal at indkalde tyske Kolonister i de polske Provinser. Loven af 26de April 1886 stillede den 100 Millioner Mk. til Disposition, hvoraf i April 1896 de 70 var anvendte. Mange forfaldne større Eiendomme er for denne Sum opdyrkede og opdelte i Smaabrug. Som Resultat af Kommissionens Virksomhed foreligger fremdeles Anlæg af Veie, Grøfter og Dæmninger, Dræninger, Udtapning og Dyrkning af Myre etc. Kolonisterne er ordnede i Kommuner og engere Samfund, ligesom alt muligt er gjort for at fremme deres Velvære.

En Lov af 30te Juni 1894 aabner Adgang til Oprettelse af Landbrugskamre (Landwirthschaftskammern), hvis Opgave er at varetage Landbrugets og Forstvæsenets Interesser og befordre alle Foretagender, der tjener til at hæve disse Næringsveie, specielt en videre Sammenslutning af Gaardbrugerne til Foreninger. Kamrene kan stille egne Andragender og har at understøtte Forvaltningsmyndighederne med faktiske Oplysninger og Erklæringer, medvirke ved Organisationen af Landbrugskredit og befordre alle tekniske Fremskridt etc.

Allerede i længere Tid har det tyske Landbrug kunnet rose sig af at staa i nær Forbindelse med Videnskaben og fra denne at have hentet de frugtbareste Impulser til ethvert Fremskridt. Den herskende Krise inden Landbruget har gjort det til Nødvendighed at tage Videnskaben til Hjælp; først ved Hjælp af den derigjennem vundne tekniske Fuldkommenhed er det blevet muligt at følge med i den skarpe Konkurrence. De tyske Landbrugsskoler er i stadig Vækst. De til dem bevilgede Summer er i den senere Tid øgede, og Lærerpersonalet er i Rang og Titel stillet lige med Kollegerne ved de andre høiere Skoler. Landbrugshøiskolen i Berlin og Akademiet i Poppelsdorf nyder et stadigt stigende Besøg og giver Udtryk for det Aar for Aar stærkere Behov, man har for en høiere fagmæssig Uddannelse. Rigsregjeringen har derhos afsat de tilstrækkelige Midler til at tilforordne Legationer i Nordamerika, Argentina, England, Østerrige og Rusland Mænd med Indsigt i Landbrugsdisciplinerne for at lade dem studere Landbruget paa disse forskellige Steder og indberette alt af Betydning. Man søger nu at hæve Niveauet for Landbrugsundervisningen ved at bibringe

Eleverne en høiere Almendannelse ved Siden af Fagkundskaberne. For til dette Formaal at hæve Lærerstanden har man bl. a. indrettet Kurser for Videreuddannelse af Folkeskolelærere. Omgangsskoler skal nu forsøgsvis indrettes. I 1895 nød 554 Landbrugsskoler offentlig Understøttelse. De preussiske Forsøgsstationer for Landbruget udfolder en Aar for Aar rigere Virksomhed. Foruden at beskæftige sig med Udøvelse af Kontrol og Meddelelse af Oplysninger paa Gjødning- og Foderhandelens Omraade vender fornemmelig de bedre udstyrede Stationer sig stadig mere til den egentlige eksperimenterende Virksomhed. For dermed at understøtte de smaa Bønder i sine Forsøg er ikke ubetydelige Summer anviste Landbrugsforeningerne. Anselige Beløb er endvidere stillede Landbrugskammeret i Sachsen til Disposition til Eksperimenteren med nye Sædekornarter, Behandling af Staldgjødning og kunstige Gjødningmidler samt forskellige Dyrkningsmetoder.

Ogsaa for de med Landbruget beslægtede Industrigræne bestaar større af Forvaltningen understøttede Forsøgs- og Læreranstalter. For Sukkerfabrikantforeningens Laboratorium er Lokale stillet til Disposition ved Landbrugshøiskolen i Berlin. Der anlægges nu paa sidstnævnte Sted med et Tilskud fra Statens Side af 850 000 Mk. et stort Institut for Gjæringsindustrien med eget Forsøgsbrænderi og Stivelsefabrik. Endelig kan nævnes, at Riget har bevilget Mk. 10 000 til Oprettelse af en Forsøgsstation for Spiritusens Anvendelse til tekniske Formaal.

Det offentlige sørger ogsaa med store Summer for Fædriftens samt Heste- og Fjærkræavlens Fremme.

Landbrugsforeningerne og -Kamrene nyder rigelig Understøttelse. De anvender Midlerne til at give Opmuntring og Beløring i særlig kvalificerede Tilfælde og at komme mønstergyldige Foretagender og Eksperimenter til Hjælp. De største Fremskridt, man ad denne Vei har gjort, bestaar i Kulturen af mager Jord ved Hjælp af passende Gjødning. Man er naaet til i Sandjord at kunne dyrke Frugter, Roer og Potetes med Resultater, man tidligere aldrig havde tænkt sig Muligheden af.

En særlig Opmærksomhed er bleven Myr dyrkingen tildelt fra Administrationens Side. Med betydelige Tilskud af Staten er der oprettet en Myrforsøgsstation i Bremen og nedsat en Centralmyrkommission. Vægten lægges nu paa Høimyr- istedetfor tidligere paa Lavmyrskulturen. Store Strækninger er indvundne, og disse Foretagender har i det Hele taget vist sig overordentlig lønnende. For flere Brug har Myrkulturen været et Middel til at holde sig oppe under de nuværende trykkede Forhold.

De Fonds, hvormed Forvaltningen kommer Frugt- og Vinavlens til Hjælp, beløb sig i 1895—96 til 100 000 Mk. Især er det Undervisningen i de herhen hørende Fag, som har krævet Penge. Paa Grund af de Vanskeligheder, der er forbundne med at transportere frisk Frugt til fjerntliggende Steder, har man bestræbt sig for at skaffe den Anvendelse ved Tilberedning af Vine. For at sikre Vinfabrikanterne de rene, ægte Gjærstoffer er i Forbindelse med Læreranstalten for Frugt- og Vindyrkning Geisenheim og den tyske Vindyrkningsforening en ny Anstalt oprettet for Gjærkultur.

Riget og de enkelte tyske Stater har truffet en Række Foranstaltninger paa Veterinærvæsenets Omraade til Undertrykkelse af Kvægsygdomme gennem

skarp Kontrol med Slagtekvæg, Regler om Afspærring, Desinfektion og Vaccination mod Tuberkulose, de forhen nævnte Forbud mod eller Indskrænkninger i Bissekræmmernes Handel etc. Man har tillige draget Omsorg for, at der gives Eierne af det Kvæg, der nedslægtes for at forhindre Udbredelse af Miltbrand, Skadeserstatning, forat de ikke i den Grad som ellers skal fristes til at holde Udbrud af Kvægsygdomme hemmelig. For at modarbejde Indførelsen af Smitte fra Udlandet paabødes i 1893 offentlig Lægevisitation ved Grænsen af Kvæg, der agtes importeret. Samme Formaal tjener talrige Kvarantænebestemmelser og Forbud mod Import fra Lande, hvor smitsomme Kvægsygdomme er udbrudte. Det Offentlige lader sig det endvidere være magtpaaliggende at tilfredsstille det stigende Behov for Dyr læger og give disse en bedre Uddannelse. Man søger ogsaa ved at understøtte Eksperimenter og udsætte Prisopgaver at udforske Sygdommens Væsen og derigjennem finde Midler til at gjøre Dyrene immune.

En lignende Virksomhed er udfoldet for at finde Metoder for Tilintetgjørelse af de inden Planteriget optrædende Snyltedyrr og skadelige Vækster. Kun til Bekjæmpelse af Druculus har man siden 1891 aarlig givet ud Beløb paa mellem 320 og 460 Tusen Mk.

Ordningen af Landbrugskreditvæsenet er under de nuværende Forhold af stor Betydning, idet Tilbagegangen i Indtægterne gjør de mange Heftelser saa meget mere følelige. Loven af 30te Juni 1894 har ladet Repræsentanter for Landbruget faa en stor Indflydelse paa Organisationen af Kreditvæsenet. Blandt Grundkreditinstitutterne indtager de saakaldte „Landschaften“, 3: Foreninger af Jordbrugere, som ved Udstedelse af Pantebreve, der forpligter samtlige Medlemmer solidarisk, skaffer disse fordelagtige Laan paa deres Eiendomme. Hver enkelt Eiendom takseres, og Laan gives derpaa i et vist Forhold til Værdien. Foreningerne, hvis Bestyrelser har Karakter af offentlige Myndigheder, har en særlig let Adgang til at skaffe sig Dækkelse hos de Medlemmer, der viser sig efterladende i Betaling af sin Gjæld. De udstedte Pantobligationer har været let omsættelige Papirer. I den senere Tid har det især været de mindre Jordbrugere, der er hjulpe til billige Laan. Foreningerne har udviklet en storartet Virksomhed. Alene i Brandenburg er der f. Ex. aabnet 6 030 Bønder Adgang til at optage Laan. Man søger nu at gjøre „Landschaften“ endnu mere kjendte og saavel derigjennem som ved at gjøre Fremgangsmaaden ved Laanenes Optagelse letvindt og billig at fremme Institutionens Trivsel.

Til stort Gavn for Landbruget har endelig de saakaldte „Genossenschaften“ samt den i 1895 oprettede Centralgenossenschaftskasse været. Disse er omtalte i min forrige Aarsrapport.

Korn og Mel. Der udførtes i 1896:

	100 Kg.
til Norge, Rug	58 898
- — Hvede	8 772
- Sverige, Rug	83 148
- — Hvede	331 347
- Norge, Mel	473 557
- Sverige, Mel	94 653

De tyske Mølleieiere klager over, at det Udbytteforhold mellem Korn og Mel, som lægges til Grund for Toldrestitutionen ved Udførselen af Mel, stiller

sig ulige gunstigere for den franske end for den tyske Exportør. Den høje Exportpræmie, som det franske Mel paa denne Maade nyder, har gjort dette til en farlig Konkurrent for den tyske Vare ikke alene paa fremmede Markeder, men endog i Tyskland selv. Mølleieernes Klager er for Tiden under Statsmyndighedernes Overveielse.

Kvæg og Kjød. Den tyske Kvæimport aftager stadig. Den stillede sig i de to sidste Aar saaledes:

	1895.	1896.
Kjør	Stkr. 113 712	82 882
deraf fra Sverige	—	4 110
Tyre	11 199	7 834
deraf fra Sverige	—	2 470
Okser	62 405	51 553
deraf fra Sverige	—	3 351
Ungkvæg fra 2 ¹ / ₂ til 5 Aar	88 044	65 876
deraf fra Sverige	—	2 341
Kalve (under 6 Uger)	15 665	9 668
Svin	345 594	108 091
deraf fra Sverige	—	8 736

Kjødimporten var i:

1894	259 226	Dobbeltcentner,	deraf fra Sverige	2 466	Dobbeltcentner.
1895	331 971	—	—	2 554	—
1896	266 958	—	—	2 711	—

Den agrariske Bevægelse i Retning af at spærre Tyskland for Tilførsel af fremmed Kvæg vedholder. Til de Forholdsregler, der nu sidst er truffet, hører, at de fremmede Kreaturer, der agtes førte ind i Landet, maa undergives Tuberkulinindsprøitning. Det er klart, at de stadig større Hindringer, der lægges iveien for Import af levende Kvæg til Tyskland, vil tvinge de hertil exporterende Lande til ad anden Vei at finde Afsætning for sit Kvæg. Englands Forbud mod Indførsel af levende Kreaturer bragte Danskerne til at kaste sig over Export af fersk Kjød til de britiske Markeder. De synes nu at ville benytte samme Fremgangsmaade overfor Tyskland. Det er imidlertid et stort Spørgsmaal, om ikke Tyskland vil komme til ogsaa at lægge Vanskeligheder iveien for Importen af fersk Kjød. Med denne Mulighed for Øiet arbejder Danskerne nu paa at udvikle de Industrigrene, der i andre Lande er voxede op paa Grundlag af Kreaturslagtningen, saaledes Tilvirkningen af Pølser, Hermetik etc. Hvorvidt Tyskland vil kunne blive istand til selv at producere det for den voksende Befolkning nødvendige Kvantum Kjød, er omtvistet. Ligeoverfor dem, der i den mindskede Kvæimport tror at finde Bevis for en saadan Mulighed, paastaaes fra andre Hold, at den opstaaede Mangel paa billigt Kjød hovedsagelig er erstattet ved andre Fødemidler, navnlig Hvede, Fisk, og Æg, der er indførte i forøget Mængde.

Brændevin. Virkningerne af den i min forrige Aarsrapport omhandlede nye Lov om Brændevinsbeskatningen har ifølge det herværende Handelskammers Aarsberesning skuffet Forventningerne. Loven har vistnok forsaavidt naaet sit Maal, som den har lagt en Hemske paa de store Brænderier, men skal ikke have gavnet Spiritusindustrien i sin Helhed. Produktionen har været større end nogensinde før det nye Systems Indførelse, nemlig 3 235 022 Hl.,

og Priserne har derfor ikke kunnet gaa noget op. Eksporten tiltog vistnok, men kun forbigaaende og som Følge af de lave Priser paa det indenlandske Marked. Det er fra den øgede Afsætning, Spritens Anvendelse i Industrien og Husholdningen vil medføre, man nu venter sig en virkelig Opgang i denne Industrigren. Man haaber at skulle kunne konstruere en Lampe, der vil gjøre Spiritus ligesaa anvendelig som Belysningsmiddel som Petroleum og muligens overflødiggjøre denne. Dette Spørgsmaal maa ogsaa være af Betydning for os med vor udstrakte Potetesdyrkning.

Sukker. Den tyske Sukkerudførsel beløb sig i 1896 til 8 957 639 Dobbeltcentner. Den 27de Mai 1896 udkom den nye Lov om Sukkerbeskatningen. Den tilsigter gennem en høi Eksportpræmie at hæve Sukkerindustrien. Præmien dækkes gennem en forøget Skat paa den indenlandske Konsum samt af en Driftsskat, der stiger gradvis med Produktionens Størrelse. Heller ikke denne Lov skal ifølge Hamburghs Handelskammers Beretning have fremkaldt Tilfredshed. Sukkerpriserne er saa langt fra stegne efter Lovens Ikrafttræden, at de tvertimod er gaaet ikke ubetydelig tilbage. Dette er dog nærmest at henføre til helt andre Omstændigheder, hvilket imidlertid ikke har hindret, at man har væltet Skylden over paa den nye Lov. Forhøielsen i den tyske Eksportpræmie har havt lignende Skridt tilfølgende i Østerrige-Ungarn og Frankrige. Den Tanke synes nu mere end nogensinde at faa Indpas, gennem internationale Overenskomster fuldstændigt at faa afskaffet det hele Eksportpræmiesystem.

Jern. Anlægget af talrige Smaabaner og Opsvinget inden Industrien overhovedet har i det forløbne Aar fremkaldt en livlig Efterspørgsel efter Jern og Staal. Den tyske Jerntilvirknings og Industris Stilling har som Følge deraf været meget tilfredsstillende. Den øgede Efterspørgsel kom ogsaa det svenske Jern til gode. Af nedenstaaende Ziffre fremgaar, i hvilken Grad Jernproduktionen er steget i Tyskland. Den beløb sig i

1884 til	3 600 000	Tons,
1894 -	5 559 000	"
1895 -	5 788 798	" og
1896 -	6 360 982	"

Sidste Aars Produktion bestod af:

1 689 200	Tons	Puddel Raajern og Spiegeljern,
515 352	"	Bessemerjern,
3 252 766	"	Thomas-Raajern,
903 665	"	Støbejern.

Tysklands Jernproduktion skrider endog frem i stærkere Progression end den engelske, der i

1883	opgik til	Tons	8 425 800,
1896	"	-	" 8 750 000.

Et Lands Industri overhovedet afhænger i høi Grad af dets Jern- og Staaltilvirkning. Hvis denne sidste f. Eks. i England og Tyskland ikke havde været saa udviklet, som Tilfældet har været, vilde disse Lande vel aldrig have kunnet blive de mægtige Industristater, de nu er. Selvfølgelig gjelder det ogsaa for os med vor Industris og vore Næringers Opkomst for Øiet at skaffe os

godt og billigt Staal og Jern. Hvad Norge angaar, saa er vel Tilstanden her alt andet end tilfredsstillende, idet vor Jern- og Staaltilvirkning saa godt som er ophørt. I Sverige er jo store Fremskridt gjort, idet Raajernsproduktionen i Tidsrummet 1861—1895 er stegen fra ca. 205 000 til 462 300 Tons. Men hvad er dette i Forhold til Tysklands mægtige Produktion, naar man tager Sveriges mange naturlige Betingelser i Betragtning. Saalangt fra, at der viser sig Tilbøielighed for at gaa over til Masseudvinding af Jern og Staal ved Hjælp af Stenkul, synes der imidlertid tvertimod at herske Frygt for, at en saadan Overgang vilde komme til at skade den Anseelse, det svenske Trækuljern nu nyder. Man overser herved, at disse to Jernsorter er helt forskellige Varer. Hvad enten Udvidningen af svensk Malm ved Stenkul foregaar hjemme eller som nu i Udlandet, vil derfor Trækulsjernet vistnok beholde sit Ry uanfægtet.

Istedetfor at stræbe efter selv at kunne bearbejde vor Malm, beskæftiger vi os nu alt for meget med det Spørgsmaal, hvorledes vi bedst skal drage Fordel af den gennem Eksport, og overlader Forædlingsarbeidet væsentlig til Udlandet. Med dette for Øiet er i Sverige kostbare Jernbaner blevne byggede for Statens Regning, og flere tænkes anlagte. Vi er sikkerlig her inde paa et falsk Spor, idet vi tillægger denne Jernmalmeksport en langt større Betydning, end den fortjener. Vi vildledes af de store Ziffre, hvormed Eksporten figurerer, naar vi tror, at Profitten staar i Forhold til dem. Der handles her nemlig om en saa billig Vare, at den virkelige Fortjeneste ved dens Udførsel relativt kun er liden. Gevinsten bestaar vel væsentlig i den Indtægt, de faar, der er beskæftigede med Malmens Brydning og Transport til Søen. Selve Søtransporten foregaar jo hovedsagelig ikke engang med vore egne, men med fremmede Fartøier. For ialfald at faa rettet paa dette Forhold, var det, jeg i sin Tid paapegte Ønskeligheden i en Undersøgelse af, hvorvidt Transporten ikke skulde kunne foregaa med egne søgaaende Lægttere, der saa kunde medtage Kul tilbage fra de malmimporterende Lande, hvorved der altsaa samtidig vilde aabnes Mulighed for en større Tilvirkning af Stenkulsjern ved vore Malmfelter. Det er videre et Spørgsmaal, om det er klogt saaledes som nu at forsyne vore Konkurrenter med Raastof og derved mere eller mindre være dem behjælpelig i at hindre os i selv at begynde en Massetilvirkning af Staal og Jern. Da den lette Tilgang til Malm vel vil komme til at aftage overalt i Europa, forekommer det mig at være end mindre Grund til at forcere vor Eksport. Til Tyskland eksporteredes i 1896 788 000 Tons svensk Malm. Værdien heraf ved Leierne i Sverige overstiger vel neppe 3—4 Millioner Kroner, men gaar, naar Malmen tilvirkes til Rujern, op til det ottedobbelte og endelig, naar dette forarbejdes til Smedejern og finere Varer op i det mangedobbelte herafigjen. Jeg anfører dette som Bevis paa, at det ikke er gennem Brydningen af Malmen, men gennem dennes Forædling, Norge og Sverige vil kunne høste Fordel af sine vidtstrakte Leier. Her aabner sig et stort Felt for Arbejde og Intelligens.

Mange Næringsveie lider nu under Mangelen paa en Staal- og Jern-tilvirkning inden Landet selv, saaledes Skibsbyggeriet. Tidligere, da Skibsfarten baseredes paa Seilskibe, foregik Bygningen væsentlig paa egne Værfter. Men nu, da der kræves Dampskibe, bygges der hovedsagelig i Udlandet, hvorved Millioner gaar ud af Landet, og til de Skibe, der udgaar fra vore Værfter, er vi nødt til at bruge fremmed Materiale.

Spørgsmaalet er da, hvad der bør gøres for at fremkalde en større Staal- og Jerntilvirkning. Vanskeligheden ligger som bekjendt deri, at vi ikke har

Stenkul. Disse vil, som sagt, kunne skaffes billigere ved en Kombination af Kulimport og Malmexport. Heller ikke derved vil vi dog fuldt ud være hjulpe. Bedst var det, om vi kunde gjøre os uafhængige af Stenkullene ved at lære at smelte Malmen ad en helt anden Vei, f. Eks. ved Anvendelse af Torv eller Elektricitet. Om Tyskland havde manglet Stenkul, er der vel, naar man tager de for Industriens Fremme oprettede Rigsanstalter i Betragtning, vel ingen Tvivl underkastet, at Staten havde betragtet det som sin Pligt gennem Anstilling af Experimentor etc. at søge nye Smeltningsmethoder. Jeg har saaledes tidligere omtalt, hvorledes det nylig bevilgede 850 000 Mk. til Fremme af Gjæringsindustrien, altsaa til Formaal, der i Vigtighed neppe kan komme op mod det, hvorom det her handler sig for os. Heldigvis synes det store Problem, Jernmalmens Smeltning ved Elektricitet, ved den svenske Ingeniør de Laval's Opfindelser nu at gaa sin snarlige Løsning imøde. Men man har ikke altid Genier til sin Raadighed, og det vil derfor som Regel være afgjørende, hvorledes Staten skiller sig fra den Opgave, gennem videnskabelige Undersøgelser at løse de forskjellige vigtige Syrgsmaal paa tekniske og industrielle Omraader.

Naar man i en ikke fjern Fremtid har lært at benytte Elektriciteten, vil det gjælde endnu mere end nu, at vi forstaar at udnytte de Resourcer, vi har i vore Vandfald. Der gjør sig for Tiden en Tilbøielighed gjeldende i Retning af at sælge Fossene til Udlændinger, og man hører stadig det Resonnement, at Salgene indirekte gavner vort Land derved, at de skaffer Befolkningen Sysselsættelse ved de Fabrikker, til hvis Anlæg de aabner Vei. Man overser imidlertid, at det er de som Regel i Udlandet bosatte fremmede Driftsherrer, hvem vort Lands Velfærd ikke kan ventes i synderlig Grad at ligge paa Hjertet, der vil gaa af med Hovedgevinsten, i Forhold til hvilken den Fordel, vore Arbeidere høster af Foretagendet, kun er ganske ringe. Disse sidste vilde vistnok som Regel have kunnet finde fuldstændig ligesaa lønnende Arbeide i andre Bedrifter. Om vi for Tiden ikke forstaar selv at udnytte vore Fosser, er det derfor bedre, at de i nogen Tid ligger ubenyttede, end at vi som nu overgiver dem i Udlandets Vold. Der er ogsaa meget, som taler for, at Staten bør opkjøbe dem.

Fiskerier og Fiskevarer.

Den Maade, hvorpaa Tyskerne forstaar at fremme sit Havfiske, fortjener i høi Grad vor Opmærksomhed. Det tyske Rige bidrager aarlig 200 000 Mk. til dets Opkomst og yder desuden talrige Laan til Anskaffelse af Fiskefartøier og Redskaber, hvorhos det for at befordre Assurancen af disse sidste har tilskudt Mk. 150 000 til en nyoprettet gjensidig Forening. Den tyske Fiskeflaade bestod ved Udgangen af 1896 af 546 Fartøier med 86 526 Cbm. Bruttotonnage og 3 271 Mands Besætning. Heraf var 103 Dampskibe med 41 675 Cbm.s Drægtighed og 1 044 Mands Besætning. En endnu uløst Opgave er Ordningen af Fiskernes Ulykkesforsikring. Spørgsmaalet er nu atter taget op af Rigsadministrationen. Især er det Sildefiskerierne, man lægger an paa at hæve. Der findes nu 6 Sildefiskeriselskaber. Værdien af dette Fiske er steget fra 150 000 Mk. i 1872 til 1 400 000 Mk. i 1895. I hvilken Grad Værdien af den til Hamburg, Altona og Geestemünde indbragte tyske ferske Fisk tiltager, fremgaar af følgende Zifre:

	Hamburg.	Altona.	Geestemünde.
	Mk.	Mk.	Mk
1888 . . .	565 477	319 739	103 782
1890 . . .	805 649	965 905	903 964
1892 . . .	1 002 880	1 329 227	1 798 155
1895 . . .	1 439 037	1 559 466	2 720 139

Stor Interesse vises ogsaa Ferskvandsfiskerierne. Bl. a. nyder saaledes en Forening til Fremme af kunstig Fiskeudklækning en aarlig offentlig Understøttelse paa Mk. 40 000. Statens Østersbanker paa Vestkysten af Schleswig har man søgt at gjøre indbringende ved paa dem at overføre store Partier franske Østers, hvorved Omkostningerne har beløbet sig til noget over Mk. 50 000. Resultatet skal dog ikke have været tilfredsstillende.

Til de Midler, Tyskerne benytter for at skaffe Fisken Afsætning, hører i første Række Nedsættelse i Jernbanetarifferne for den indenlandske Transport af Fisk i fersk Tilstand. Hos os har man Opmærksomheden kun rettet paa Salg til Udlandet og har for at fremme det gjort store Indrømmelser med Hensyn til vor Toldtarif. Samtidig forsømmer vi vort eget og det nærliggende svenske Marked med tilsammen 7 Millioner Konsumenter. Det maatte efter mit Skjøn være af den aller største Interesse at faa et saa sundt Fødemiddel som fersk Fisk almindelig udbredt i begge Lænde. Det mest nærliggende Mid- del vilde vel ogsaa hos os være at søge i lave Fragtsatser.

Saltet Sild. Ifølge Handelskammerets Opgave indførtes der heraf til Hamburg:

	1896.	1895.
Fra Skotland . . .	141 776 Tønder.	150 907 Tønder.
„ Holland . . .	59 412 —	45 734 —
„ Norge . . .	43 832 —	44 960 —

Af svensk saltet Sild indførtes der i 1896 4 554 Tønder mod 9 077 Tøn- der Aaret før.

Beholdningen var ved Aarets Slutning efter Handelskammerets Opgave:

Norsk Sild . . .	3 140 Tønder mod 9 539 Aaret før.
Skotsk „ . . .	2 351 — „ 4 305 — „
Hollandsk Sild . .	1 090 — „ 655 — „
Svensk „ . . .	134 — „ 537 — „

Beholdningerne var ved Sæsonens Indtræden store, og den norske Vare opnaaede som Følge deraf kun yderst lave Priser (6—10 Mk.). Da den nye Fedsild kom, bedrede Tilstanden sig betydelig, idet Tilførselen var liden. Vor Sild kom da op i 26—36 Mk. Beholdningen ved Aarets Udgang var meget liden.

Slo sild blev godt betalt. Prisen steg fra 16—17 til 22 Mk. og til- dels endnu højere.

Svensk salt Sild fandt i Hamburg kun ringe Afsætning, da Priserne var for stive.

Svensk fersk Sild. Konsumenterne, Konservefabrikanterne, maatte paa Grund af det ubetydelige Fiske betale det 3—4-dobbelte af de sædvanlige Priser. Den ringe Tilgang havde derhos tilfølg, at den svenske Tomsild gik op i 12—20 Mk. mod 2—8 Mk. ifjor.

Brisling var den hele Tid yderst knap.

Pakningen og Sorteringen af den norske Sild er med faa Undtagelser fremdeles utilfredsstillende. Man klager ogsaa over Fragtsatserne for den norske Sild, idet disse skal være uforholdsmæssig høiere end de for den skotske og hollandske.

Der agiteres fremdeles stærkt for Beskyttelse af de tyske Sildefiskerier gennem Paalæg af Told paa udenlandsk Sild og Brisling. Modstanderne af denne Bevægelse fremholder imidlertid med Styrke, at Sild udgjør et uundværligt Næringsmiddel, især for de brederc Lag af Befolkningen, samt at det tyske Fiske ikke paa lang Tid vil være istand til at tilfredsstille Behovet.

Ogsaa her i Hamburg klages der i interesserede Kredse over de officielle Beretninger om Udfaldet af Fisket.

Klipfisk og Stokfisk. Indførselen til Hamburg har i de sidste Aar været:

1892 . . .	8 223 600 Kg.,	Værdi Mk. 3 990 200
1893 . . .	3 595 900 „	— „ 4 174 500
1894 . . .	12 632 000 „	— „ 5 078 630
1895 . . .	13 241 340 „	— „ 5 782 000
1896 . . .	10 810 740 „	— „ 5 310 770

Klipfisk. Priserne stillede sig ved Aarets Begyndelse ganske høie, men sank derpaa stadig. De opgives til:

Mk. 23—24 for Kasse paa 45 Kg. netto.
„ 45—56 „ — „ 58 „ —

Stokfiskforretningen var derimod livlig indtil September—Oktober, da den faldt noget af. Gjennemsnitspriserne for de bedre Kvaliteter opgives til:

Mk. 58—64 for Finmarksvare.
„ 61—68 „ Lofotenvare.

Man fandt Fisken i det hele større og federe end i tidligere Aar.

Tran. Ifølge Handelskammerets Opgave indførtes der til Hamburg ialt af Tran:

	1896.	1895.
Brun Tran . . .	7 000 Tønder.	8 000 Tønder.
Blank — . . .	79 500 —	76 500 —
Damp-Medicintran .	3 000 —	3 500 —
Raa Medicintran .	1 200 —	2 000 —
	90 700 Tønder.	90 000 Tønder.

Heraf var ca. 23 200 Tønder norsk Vare.

Beholdningen udgjorde ved Aarets Slutning ifølge Handelskammerets Opgift

	1896.	1895.
Brun Tran . . .	5 000 Tønder.	3 500 Tønder.
Blank — . . .	10 000 —	12 300 —
Damp-Medicintran	450 —	400 —
Raa Medicintran .	250 —	300 —
	15 700 Tønder.	16 500 Tønder.

Tilførselen vil sees at have været mindre end i foregaaende Aar. Særlig gja' dt dette den norske Vare. Tiltrods herfor viste Priserne hele Aaret igjennem en dalende Tendens. Grunden hertil skal fornemmelig være at søge i den rigelige Tilgang paa forskellige Oljer, som Bomulds-, Rø-, Lin- og Palmeolje, der mere eller mindre bruges som Surrogater for Tran. Priserne for Damptran sank fra 200 Mk. ned til 120, for blank Tran fra 80—70 til 50—40, endog nogle og tredive Mk., og brun Tran fra 42 til 35 Mk. Konsumenten af Medicintran er særlig tilbøielig til at indskrænke sig ved høje Priser.

Norge staar, som bekjendt, ikke længere alene med Produktion af dampkogt Torsketrans til Medicinalkonsum. Fra Japan kommer saaledes flere Partier af denne Vare. Foreløbig staar dog den japanske Tran betydelig under den norske i Finhed og Pris. Farligere skal Konkurrencen fra Newfoundland være. Den derfra kommende Vare nærmer sig i Kvalitet betænkkelig den norske. Ogsaa Skotland begynder at dampkoge baade Torske- og Hysetran. Hval- og Botlenosetran passer kun lidet for det tyske Marked. Blank Torsketrans stillede sig ved Aarets Udgang lav. Det samme var Tilfældet med blank Seitran, hvorimod Haakjærring-, Sæl- og lignende Sorter holdt sig i forholdsvis jevnere Priser. Forretningen i brun Tran skuffede Forventningerne.

Ogsaa med de officielle Beretninger angaaende den norske Tranproduktion hersker der Misnøie her nede. De skal dels intet indeholde om Forholdet mellem Levermængden og den producerede Tran, og dels skal Oplysningerne, naar saadanne overhovedet foreligger, være saa uensartede for de forskellige Landsdele, at man intet kan bygge paa dem.

Fiskeguano fandt en træg Afsætning, for det meste til dalende Priser.

Hvalguano var endnu slettere stillet, og for svensk Sildeguaano var det vanskeligt overhovedet at finde Kjøbere.

Skovvæsen og Trælast.

Der er vel neppe noget Felt, hvor Tyskland i den Grad som paa det forstlige kan tjene os til Forbillede. Medens den fordærvelige „Laissez faire-theori“ hos os har ført til, at vi i en Række af Aar har holdt paa at ruinere vore Skove og angrebet Skovkapitalen for at kunne leve, er her i Tyskland Bestræbelserne gaaet i Retning af gennem gode Skovlove, et kyndigt Forstvæsen og betydelige Opofrelser fra Statens Side ikke blot at bevare Skoven, men ogsaa at udvide den, og medens hos os Skov giver Plads for Ødemark,

er det modsatte Tilfældet i Tyskland. Hos os tjener f. Eks. Cellulose- og Papirtilvirkningen til at ødelægge Skoven; her nede planter man derimod egen Skov af Hensyn til disse store Industrigræne, der altsaa indirekte tjener til at udvide Skovarealet. Tyskland indfører nu betydelige Kvantar Tømmer og sparer og udvider sin egen Skov for maaske den Dag, da de andre Lande er blevne mere eller mindre skovbare, selv at kunne tilfredsstille sit Behov for Træ gennem egen Produktion.

De preussiske Statsskove opgaar til 2 759 453 Ha., hvoraf 285 151 Ha. optages af Heder, Søer etc. Afkastningen opgik i 1893/1894 til 9 277 590 Festmeter, der svarer til 3.75 Fm. pr. Ha., i 1894/1895 til 11 606 194, svarende til 4.69 Fm. pr. Ha. (Forskjellen hidrører væsentlig fra det store Vindfælde i Februar 1894). I 1893/1894 indbragte Salget af Træ 58 800 050, i 1894/1895 72 968 668 Mk. Ialt beskjeftiger Forstvæsenet 149 500 Arbeidere; Antallet af Arbeidsdage var i 1895 11 500 000.

Til Opkøb og Beplantning af Ødeland, fattigt Agerland, afskovede Fjeldsider etc. er der bevilget et aarligt Beløb af to Millioner Mk. I lignende Øiemed ydes ved Siden heraf store aarlige Bidrag til Kommuner, Genossenschaften, private Personer etc. Enkelte fattige Distrikter har saaledes faaet Understøttelse af op til 1½ Mill. Mk. til Skovkulturens Fremme. Til Veianlæg og Bygning af Smaabaner i det Øiemed at skaffe Afsætning for Trævirket stilles der aarlig 400 000 Mk. til Forstforvaltningens Disposition.

Trælastforretningen har i det forløbne Aar taget et meget gunstigt Forløb. Stemningen var ved Saisonens Begyndelse noget trykket; efterhaanden gjorde imidlertid en livlig Efterspørgsel sig gjældende, der dels vedvarede og dels tiltog den hele Saison igjennem. Der indførtes i 1896, sammenlignet med foregaaende Aar, til Tyskland:

	1895.		1896.
Bygnings- og Gavntømmer, uforarbejdet			
eller kun forarbejdet med Øks eller			
Sag paa Tversiden	1 619 795 Tons.		1 779 296 Tons.
hvoraf fra Østerrige-Ungarn	735 115 "		868 868 "
" Rusland	882 023 "		866 042 "
" Norge	3 927 "		4 226 "
Bygnings- og Gavntømmer, tilhugget efter			
Længdeaksen	401 128 "		504 770 "
hvoraf fra Rusland	264 520 "		325 235 "
" Østerrige-Ungarn	98 298 "		136 503 "
" Sverige	35 643 "		34 760 "
Bygnings- og Gavntømmer, saget, Kant-			
hölzer etc.	752 083 "		919 447 "
hvoraf fra Sverige	296 709 "		355 140 "
" Rusland	210 271 "		228 150 "
" Østerrige-Ungarn	122 501 "		192 163 "
" Forenede Stater	76 612 "		85 045 "
" Norge	33 351 "		39 276 "

De gode Konjunkturer kom i betydelig Grad Hovedindførselen af Træløst, nemlig af Gran 6—7" tilgode. Denne Vare steg med 15 % i Pris; de smale Bredder 4—5½" mødte især en overraskende Kjøbelyst og steg med 20—25 %, hvorimod den brede Vare 8" og derover kun berørtes lidet af Bevægelsen. Ogsaa Furu i middels og ringere Kvaliteter gik opover, kun i de fine Sorter, der allerede forud betaltes højt, har ingen nævneværdig Værdiforandring gjort sig gjældende.

Sverige. Importørernes Utilbøielighed ved Saisonens Begyndelse til at betale høiere Priser viste sig stærkest overfor Granbattens og Brætter. I første Halvdel af December 1895 tilbødes mange Partier fra Søderhamn og Hudiksvall til 107½ Mk. for 7" og 102½ Mk. for 6". Snart indtraadte imidlertid en betydelig Efterspørgsel for Vaarleverancen, som dog blot delvis kunde tilfredsstilles; der sluttedes som Følge heraf i Januar mange Forretninger om Sommer- og Høstleverance paa Basis af Mk. 110 for 7", Mk. 105 for 6", Mk. 95 for 5" Battens og som Regel med Forhøielse af Mk. 2.50 for Bord. Af Battens fandt især 2½×7" og 2×7" med en stor Proportion af 2×6", 2½×6" og 2×5" villige Kjøbere. Af Bord afsattes 1¼ og 1×6, 5½ og 5" let, ligesaa 1¼×4½". I Begyndelsen af August var Priserne faste for bedre Vare fra Gefle, Søderhamn, Hudiksvall og Sundsvall, nemlig Mk. 120 for 7", Mk. 115 for 6" og Mk. 105 for 5" Battens, for Bord 2½ Mk. mere. Markedet sluttede med stigende Tendens; for den nye Saison var større Partier Granbattens fra Sundsvall, Søderhamn og Gefle afsatte til Mk. 125 for 7" og Mk. 120 for 6". Ogsaa overfor Furubord var Kjøbelysten afgjort større end i tidligere Aar. Prisforhøielsen gjaldt især usorteret Furu og ringere Kvaliteter fra Hernøsand, Sundsvall etc. Af finere Kvaliteter fra Gefle og Søderhamn efterspurgtes 1¼ og 1×6" I og II Sort, især 1¼" livlig og afsattes med Lethed til den forrige Saisons Priser. For III og IV Sort stillede Priserne sig afgjort høiere. Af tynde Bord 5/8 og ¾×4—7" solgtes flere tusen Standard. Velrenommeret Vare fra Gefle, Søderhamn og Hudiksvall, hovedsagelig bestaaende af Furu med en ubetydelig Tilsætning af Gran fandt villige Kjøbere. Priserne paa Lægter 5/8×2½—4" og derover af Furu og Gran opnaaede meget forskellige Priser, alt efter Varens Kvalitet. Hugne Sparrer fra Skellefteå solgtes fordelagtig; de seneste Salg foregik til 33 Pf. for 4×4—6×6", 38 Pf. for 6×7", 7×7", 45 Pf. for 7×8", 8×8" og 50 Pf. for større Dimensioner med 10 % Afdrag for Gran. Fra Gøteborg solgtes i September nogle mindre Partier Granbattens, hvilket muliggjordes ved, at de rute-gaaende Dampskibes Fragtsatser forblev uforandrede tiltrods for Stigningen i Østersøfragterne. Fra Karlstad, andre Pladse ved Wenern, Kalmar og forskellige andre Steder paa Sydostkysten førtes som tidligere nogle mindre Dampskibsladninger, mest ¾" Skalbord og 1" Granbord.

De gode Konjunkturer kom i mindre Grad den norske Træløst tilgode. I ¾×5" Skalbord dækkede Tilbudet i Regelen Efterspørgselen, saa at Priserne paa Vare fra Fredrikstad, Drammen etc. neppe oversteg M. 4½ for ¾×5". Af 5/4 og 1", for en stor Del af ringere Kvalitet, solgtes fra Kragerø, Kristianssand og Namsos flere mindre Partier for noget høiere Priser til Weseren. Efterspørgselen efter saget „Kantholz“ fra Drammen, Kragerø etc. var ganske god; om nogen Prisstigning af Betydning kunde der imidlertid ikke blive Tale paa Grund af Konkurrancen med de billigere svenske Sparrer fra Skellefteå. Markedet aabnedes omtrent med samme Priser som for et Aar siden. For Sortiments, som indeholdt en større Proportion 4×5" især Gran, som fortrinvis

efterspurgtes, betaltes 51—52 Pf., medens derimod de, som overveiende bestod af Furu eller kun indeholdt en ubetydelig Procent $4 \times 5''$, i Regelen ikke naaede over 48—49 Pf. Alle pr. Vaaren disponible Partier fandt Kjøbere. I Løbet af Sommeren trykkedes Priserne noget af den rigelige Tilgang, men steg dog senere; ved Markedets Slut var de faste og af samme Høide som om Vaaren.

S k i b s f a r t.

Fragterne sank paa Grund af det store Tilbud paa Tonnage stadig indtil Høsten og naaede et Lavmaal, der lukkede enhver Udsigt til Gevinst for Rederierne. Da indtraadte, som bekjendt, en uventet Stigning, der navnlig forarsagedes ved den stærke Kornudskibning fra det sorte Hav og de forenede Stater. Fragterne faldt dog snart igjen og nærmede sig i betænkelig Grad til, hvad de tidligere havde været. De herværende faste Dampskibslinjer har havt et særlig heldigt Driftsaar. Næsten alle øgede sin Tonnage.

Der ankom til Hamburg i

1894	9 165	Skibe med	6 229 000	Tons.
1895	9 443	— „	6 256 000	—
1896	10 477	— „	6 445 000	—

Der afgik fra Hamburg i

1894	9 175	Skibe med	6 249 000	Tons.
1895	9 446	— „	6 280 000	—
1896	10 371	— „	6 300 000	—

Følgende Tabel over, fra hvilke Lande de i 1896 ankomne Skibe kom, hidsættes:

Ankomne fra:	Ialt Skibe.	Seil- og Damp. 1 000 R. T.	Deraf Dampskibe. Antal. 1 000 R. T.
Tyske Havne og Helgoland	3 356	608	1 144 330
Nord-Europa	1 052	368	860 354
Storbritannien og Irland: Kulskebe . .	1 155	734	1 149 732
Andre Skibe	2 358	1 404	2 319 1 395
Holland og Belgien	459	200	404 195
Havne ved Middelhavet	150	152	150 152
Det øvrige Europa	450	514	441 510
	Europa ialt 8 980	3 980	6 467 3 668

De forenede Stater	396	879	360 849
Mexikos Østkyst	93	64	24 40
Vestindien	77	83	54 74
Venezuela	5	1	— —
Brasilien	83	121	65 118
Argentina og Uruguay	138	197	81 154
Amerikas Vestkyst	267	405	64 114

Ankomne fra :	Ialt Skibe.	Seil og Damp. 1000 R. T.	Deraf Dampskibe. Antal. 1000 R. T.	
Det øvrige Amerika	31	39	21	37
Kapland og Natal	22	59	22	59
Afrikas Vest- og Nordkyst	127	148	126	147
Afrikas Østkyst	25	35	22	34
Østindien og indiske Øer	130	241	101	203
Kina og Japan	41	95	41	95
Det øvrige Asien	26	36	26	36
Australien med Øer	36	62	23	52

Udeneuropæiske Lande ialt 1 497 2 465 1 030 2 012

Ialt 10 477 6 445 7 597 5 680

Trafiken med Transport af engelske Kul spiller en stor Rolle. Den tiltog i 1896 som i tidligere Aar. Som i min forrige Aarsrapport vil jeg ogsaa her henlede vore Rederes Opmærksomhed paa denne Fragt, der synes at egne sig for ældre Dampskibe. For Tiden har kun et Par norske Skibe Sysselsættelse i den.

Den norske Skibsfart var i 1896 saaledes fordelt paa Distriktets Havne, sammenlignet med 1895:

	1895.				1896.			
	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.	
			Ant.	Ton.			Ant.	Ton.
Ankomne :								
Til Hamburg	421	208 177	292	136 432	520	291 216	316	216 248
- Altona	34	19 438	24	9 443	19	15 431	4	1 963
- Cuxhaven	5	1 505	4	1 406	2	595	2	595
- Harburg	25	13 561	9	4 296	28	19 400	9	3 711
Tilsammen	485	242 681	329	151 577	569	326 642	396	222 517
Afgaaede :								
Fra Hamburg	432	216 765	291	135 819	521	289 843	382	215 156
- Altona	34	19 438	24	9 443	16	12 323	4	1 963
- Cuxhaven	5	1 505	4	1 406	2	595	1	429
- Harburg	25	13 281	8	3 431	27	19 374	11	4 576
Tilsammen	496	250 989	327	151 099	566	322 135	398	222 124

Den af norske Skibe optjente Bruttofragt var:

	Ankomne Skibe.	Afgaaede Skibe.	Tilsammen.
I 1894	3 718 400 Mk.	1 996 300 Mk.	5 714 700 Mk.
- 1895	3 513 700 "	2 170 200 "	5 683 900 "
- 1896	4 223 300 "	2 524 400 "	6 747 700 "

Den tyske Handelsflaade bestod:

1ste Januar 1891

af Seilskibe	2 757, dr. 709 761 R. T.
- Dampskibe. . . .	896, - 723 652 —

Ialt 3 653, dr. 1 433 413 R. T.

1ste Januar 1896.

af Seilskibe	2 524, dr. 622 105 R. T.
- Dampskibe. . . .	1 068, - 879 939 —

Ialt 3 592, dr. 1 502 044 R. T.

Det turde være af Interesse nærmere at omhandle, i hvilken Retning den tyske Seilskibsfart i den senere Tid er gaaet. Der foreligger for de sidste 25 Aars Vedkommende en Opgave herover fra „Seewarte“ i Hamburg. Af denne fremgaar, at Seilskibene lidt efter lidt er fortrængte af Dampskibene til saadanne Ruter, hvori der væsentlig kun er Tale om Transport af Bulk-artikler, o: større Kvanta af mindre værdifuldt Gods. Dampskibene fortrængte Seilskibene lettest der, hvor Vindstille eller Modvind gjorde disse sidstes Reiser uforholdsmæssig lange, saaledes til Vestafrika, Ostindien og China, hvorhen Seilskibsfarten, naar bortsees fra Risfarten, saa godt som fuldstændig er ophørt. Længst har Seilskibene kunnet holde Stand der, hvor deres Reiser i Hurtighed kom nærmest op mod Dampskibenes, f. Eks. i Farten paa Chili. Opgaven indeholder følgende summariske Fortegnelse over de Ruter, hvorfra de tyske Seilskibe ikke er fordrevne, idet den tillige oplyser om, hvilke Ladninger her føres:

Seilskibsfarten paa Nordamerika underholdes af gamle Træfartøier, der tjener til Transport af de mindre værdifulde amerikanske Produkter Træ, Harpix og Petroleum, det sidste efter Indførselen af Tankdampere dog kun til saadanne europæiske Havne, som ikke besidder Tankanlæg. Almindelige Stykgodsladninger medtages af og til for Udgaande. Ellers besørges hele Farten af Dampere.

Til Vestindien tager Seilskibe foruden Kul alene smaa Stykgodsladninger til grunde Havne; tilbage kun Farvetræ, Mahogni og Ceder; disse Artikler føres dog ogsaa af Dampskibe.

Til Brasilien smaa Stykgodsladninger, Kul, Salt og Træ; tilbage for de sydlige Havnes Vedkommende saltede Huder og Benaske. Forøvrigt tager Dampene alt. De større Seilfartøier gaar som Regel fra Brasilien videre i Ballast.

Til La Plata udgaande fra Europa næsten blot med Kul eller Salt (fra Cadix), fra Nordamerika med Træ eller Petroleum. Fra La Plata har større

Seilere i den senere Tid taget Korn; forøvrigt derfra saltede Huder, Benmøl og Quebracho. Ellers Dampskibsfart. Seilskibe gaar ofte i Ballast derfra.

Til Chili Kul og tildels Stykgods. Mange Skibe kommer did i Ballast fra andre Havne eller med Kul fra Australien for at lade Salpeter eller Korn. Chili er nu det betydeligste Land for transatlantisk Seilskibsfart.

Til Peru Stykgods og Kul. Tilbage findes ikke længere Fragter for Seilfartøier, derimod fra Ecuador fremdeles af og til smaa Ladninger Stennødder. Værdifulde Ladninger i begge Retninger med Dampskibe.

Til Vestkysten af Central-Amerika ligeledes Stykgods og Kul; tilbage fornemmelig Farvetræ, Ceder og Mahogni, fra det nordlige ogsaa Kobber. Alt ellers i Dampskibe.

Ogsaa til Nordamerikas Vestkyst udgaaende Stykgods og Kul; derfra Korn og undertiden fremdeles Stykgods. Her gives ingen direkte Dampskibsforbindelse med Europa. De værdifulde Ladninger gaar enten over Landtungen ved Panama og derfra videre med Dampere eller pr. Jernbane gennem Nordamerika.

Til Sandwichsøerne Kul og Stykgods. Exporten derfra gaar saa godt som udelukkende til Vestkysten af Nordamerika. Direkte Dampskibsforbindelser med Europa findes ikke.

Til Sydhavsøerne aftager de direkte Forbindelser; tilbage derfra væsentlig kun Kopra.

Til Australien fra Europa almindelige Stykgodsladninger, Cokes og Træ, fra Nordamerika Petroleum. Tilbage for det meste Korn. Værdifulde Ladninger i begge Retninger med Dampfartøier.

Til Sundaøerne alene Kul fra Europa; fra Nordamerika Petroleum. Tilbage Sukker, Gumcopal eller Kopra. Ogsaa her værdifulde Ladninger i begge Retninger med Dampere, der derhos besørger alle andre Artikler.

Farten paa Østasien er næsten fuldstændig i Hænderne paa Dampskibe.

Til Singapore og Bagindiens Rishavne udgaaende blot Kul; tilbage Ris. Ristransporten besørges forøvrigt nu overveiende af Dampskibe. Mange Seilere kommer hertil i Ballast. I den sidste Tid har en livlig Risfart med Seilskibe udviklet sig herfra til Sydameririka og Vestindien.

Til Forindien Kul, tilbage Jute eller Linsæd. Forbindelsen underholdes næsten udelukkende af Dampere.

Til Østafrika er Seilskibsfarten næsten aldeles ophørt.

Til Kaplandet med Øerne Mauritius og Reunion udgaaende Kul, Træ, Stykgods og Sprængstoffer. Forøvrigt Dampere, der ogsaa har alle Fragter tilbage. De Seilskibe, som lossere her, gaar som oftest videre i Ballast.

Til Vestafrika er Seilskibsfarten næsten ophørt.

Som tidligere vil jeg fæste Opmærksomheden paa Hamburgs store fire- og femmastede hurtiggaaende Staaelseilskibe. Som Eksempel paa de hurtige Reiser,

disse gjør, hidsættes følgende Beretning fra det 3 753 R. T. drægtige Seilskib „Potosi“:

Skibet forlod Wesermundingen 26de Juli, var 1ste August i Nærheden af Ouessant, tilbagelagde Strækningen derfra til Ækvator i 20 Dage og 8 Timer, omseilede 15de September Sydspidsen af Staten Island og ankom allerede 6te Oktober, 66 Dage, efterat Kanalen var forladt, til Bestemmelsesstedet, Iquique. I Løbet af 20 Dage lossedes her Ballasten og indtoges 6 000 Tons Salpeter. Med denne Ladning tilbagelagdes Reisen til Lizard i 68 Dage. Skibet løb ind i den Britiske Kanal 5 Maaneder og 2 Dage, efterat det paa Udreisen havde forladt samme. Det maa tilføies, at Skibet under Reisen ingenlunde var begunstiget af noget særlig heldigt Veir.

Keiser Wilhelm-Kanalen.

Kanalen benyttedes i Tiden 1ste Juli 1895—30te Juni 1896 af:

7 531 Dampskibe, dr.	1 140 378 R. T.
9 305 Seilskibe, -	565 405 —

Tils. 16 834 Skibe, dr. 1 505 938 R. T.

Af disse var:

60 norske Skibe, dr. 22 001 R. T., hvoraf 30 Dampskibe, dr. 16 998 R. T. og 30 Seilskibe, dr. 5 003 R. T. samt

336 svenske Fartøier, dr. 65 405 R. T., hvoraf 174 Dampskibe, dr. 48 157 R. T. og 162 Seilskibe, dr. 17 258 R. T.

Af Skibe, som trafikerede Kanalen i Retningen Brunsbüttel-Holtenau, kom fra:

Tyske Nordsøhavne (undtagen Havne ved Elben.)		Havne ved Elben.		Britiske Havne.		Hollandske og belgiske Havne samt Havne ved Rhinen.	
Ant.	R. T.	Ant.	R. T.	Ant.	R. T.	Ant.	R. T.
519	56 410	3 736	407 161	149	57 854	257	83 491
Andre vestlige og sydlige Havne.		Havne ved Kanalen og Ober-Eider.		Havne ved Unter- Eider.		Sum.	
Ant.	R. T.	Ant.	R. T.	Ant.	R. T.	Ant.	R. T.
37	25 722	2 897	73 959	803	21 696	8 398	726 293

og var bestemte til:

Tysk Østersøhavn.		Russisk (finsk) Havn.		Svensk Havn		Norsk Havn.	
Ant.	R. T.	Ant.	R. T.	Ant.	R. T.	Ant.	R. T.
3 901	305 920	245	123 945	384	95 920	3	471
Dansk Havn.		Havn ved Kanalen og Ober-Eider.		Havn ved Unter- Eider.		Sum.	
Ant.	R. T.	Ant.	R. T.	Ant.	R. T.	Ant.	R. T.
894	114 190	2 853	81 641	118	4 206	8 398	726 293

Af de Fartøier, som trafikerede Kanalen i Retningen Holtenau-Brunsbüttel, kom fra:

Tysk Østersøhavn.		Russisk (finsk) Havn.		Svensk Havn.		Norsk Havn.	
Ant.	R. T.	Ant.	R. T.	Ant.	R. T.	Ant.	R. T.
3 916	329 271	351	159 150	671	122 870	7	615

Dansk Havn.		Havn ved Kanalen og Ober-Eider.		Havn ved Unter-Eider.		Sum.	
Ant.	R. T.	Ant.	R. T.	Ant.	R. T.	Ant.	R. T.
619	89 091	2 718	73 070	154	5 623	8 436	779 690

og var bestemte til:

Tysk Nord-søhavn (undtagen Havne ved Elben).		Havn ved Elben.		Britisk Havn.		Hollandsk og belgisk Havn samt Havn ved Rhinen.	
Ant.	R. T.	Ant.	R. T.	Ant.	R. T.	Ant.	R. T.
642	90 904	3 595	375 382	171	67 447	346	131 882

Andre vestlige og sydlige Havne.		Havne ved Kanalen og Ober-Eider.		Havn ved Unter-Eider.		Sum.	
Ant.	R. T.	Ant.	R. T.	Ant.	R. T.	Ant.	R. T.
61	26 305	2 904	69 457	717	18 313	8 436	779 690

Bundesrath har, som bekendt, i det forløbne Aar givet efter for Klagerne over de høje Afgifter for Benyttelse af Kanalen, idet den har fastsat en ny Tarif, der især for større Skibe medfører en betydelig Nedsættelse. Færdselen gennem Kanalen er som Følge deraf tiltaget.

Jeg fremholdt i min forrige Rapport Ønskeligheden af, at der til Brug for Seilskibe udarbejdedes saakaldte „Sailing Directions“ over Vind- og Strømforholdene o. s. v. i Nord- og Østersøen, der vilde gjøre det muligt paa Forhaand at afgjøre, hvilken af de to Veie, om Skagen eller gennem Kanalen, i hvert enkelt Tilfælde stiller sig fordelagtigst.

Kanalen har fremkaldt en ikke ubetydelig Trafik med søgaaende Staal-lægtre, der bugseres frem og tilbage mellem Hamburg og østersøiske Havne.

Ved Hovedstationen paamønstredes der i 1896 ialt 781 og afmønstredes der ialt 923 Mand, i 1895 henholdsvis 766 og 971. Paa norske Skibe paamønstredes der i 1896 668, hvoraf 272 Nordmænd, 182 Svensker og 214 Udlændinger og afmønstredes der 837 Mand, hvoraf 512 Nordmænd, 152 Svensker og 173 Udlændinger. Paa svenske Skibe paamønstredes der 113 Mand, hvoraf 72 Svensker, 8 Nordmænd og 25 Udlændinger, og afmønstredes der 86 Mand, hvoraf 58 Svensker, 14 Nordmænd og 14 Udlændinger.

Der hjemsendtes gennem Generalkonsulatet i 1896 for norske Sømand 121 Hyrebeløb med tilsammen Mk. 17 121.87.

Opgave over Fragter.

For udgaaende Skibe:

Fra Ranenfjord med Svovlkis Kr. 4 pr. Ton, Risør, Kragerø og Brevig med Is Mk. 6 50 à 7 pr. T., St. Petersburg med Korn 1 sh. 3 d. pr. Quarter, Shetland med Sild 1 sh. 9 d pr. Tønde, Blyth med Kul 4 sh. à 4 sh. 6 d pr. Ton, Middlesbro med Rujern 4 sh. 3 d, Algier med Phosphat 9 sh., Savannah, Wilmington etc. med Harpix 2 sh. 3 d à 3 sh. pr. Barrel, med Terpentin 3 sh. 7 d à 3 sh. 9 d pr. Barrel, Ship Island, Mobile etc. med Pitch Pine 90—95 sh. pr. Std., Laguna med Mahogny 40 sh. 3 d pr. T., Laguna med Farvetræ 30—33 sh., Yukatan med do. 27—29 sh., Jamaika med do. 27—30 sh., Hayti med do. 35 sh., Rio de Janeiro med salte Huder 25 sh., Rio Grande med do. 22 sh. 6 d, argentinske Havne med Quebracho 14 sh. à 16 sh. 6 d, Chili med Salpeter 21 sh. à 23 sh. 9 d, Villa Constitution med Hvide 22 sh., Surabaya med Kopra 37 sh. 6 d, Menado med do. 47 sh. 6 d.

De udgaaende Fragter var som sædvanlig omtrent udelukkende stipulerede til en lump Sum.

A. Bødker.

Bilag I.

Indførsel til Tyskland i 1896.

	Mængde 100 Kg.
Guano, kunstig, ialt	148 478
deraf fra Norge	67 713
Klid etc., ialt	6 021 590
deraf fra Norge	113 250
Is, ialt	357 180
deraf fra Norge	322 442
Jod, ialt	938
deraf fra Norge	99
Natron, svovlsur etc.	25 645
deraf fra Norge	800
Kobber og Nikkelmalm, ialt	26 276
deraf fra Norge	334
Kalveskind, tørre, ialt	75 306
deraf fra Norge	1 280
Faare- og Gjedeskind, raa, haarede, ialt	127 590
deraf fra Norge	622
Pelsskind, ialt	23 432
deraf fra Norge	78
Hvalfiskbarder, ialt	1 593
deraf fra Norge	647

	Mængde. 100 Kg.
Bygnings- og Gavntømmer, raat eller kun be- arbejdet med Øks eller Sag fra Tværsiden, ialt	17 792 963
deraf fra Norge	42 265
Bygnings- og Gavntømmer, saget „Kanthölzer“ etc., ialt	9 194 477
deraf fra Norge	392 769
Raa Kobber, ialt	561 148
deraf fra Norge	708
Messing og Tambak, ialt	10 643
deraf fra Norge	1 719
Fersk Fisk, ialt	593 144
deraf fra Norge	5 484
Stokfisk, ialt	10 549
deraf fra Norge	5 294
Fisk, tilberedt med Edik, Olje etc., ialt . . .	4 186
deraf fra Norge	2 539
Vildt, ogsaa Fuglevildt, ikke levende, ialt . .	9 049
deraf fra Norge	801
Sild, saltede i Tønder, ialt	1 214 792
deraf fra Norge	164 577
Hummer etc, ialt	4 287
deraf fra Norge	1 554
Tran og Spek af Fisk og Sælhund, ialt . . .	133 858
deraf fra Norge	68 288
Sleben Træmasse, ialt	73 473
deraf fra Norge	2 090
Stene, raa eller blot tilhugne, ialt	7 679 080
deraf fra Norge	265 745
Kaolin, Feltspat, ildfast Ler, ialt	1 928 074
deraf fra Norge	60 012

Udførselen fra Tyskland til Norge 1896.

	Mængde. 100 Kg.
Vævning, tæt, bleget	429
Vævning, tæt, farvet etc.	1 180
Possementmagerarbejde	429
Fiskenet	71
Bogtrykkertyper	447
Børstenbindervarer	76
Potaske	3 648
Kemiske Fabrikater etc.	1 105
Vinkeljern	22 483
Smedejern i Stænger etc.	11 226
Jerntraad, raa	20 988
Broer og Brodele	402
Staaltraad	901
Grove Jernvarer	17 063
Fine Jernvarer	2 908

	Mængde. 100 Kg.
Rom, Cement	89 520
Sølv, raa	11 15
Hamp	15 586
Hvede	8 772
Rug	58 898
Linfrø	32 938
Kløverfrø etc.	1 187
Glas- og Emaillevarer etc.	437
Sengfjæder	618
Huder af Hornkvæg, tørrede	835
Do. - Pelsdyr	96
Snedkerarbejder	1 821
Humle	1 064
Musikinstrumenter	561
Astronomiske Instrumenter	45
Maskiner, overveiende af Støbejern	20 055
Symaskiner, do.	681
Maskiner, overveiende af Smidjejern	2 321
Grove Varer af blød Gummi	422
Klæder og Pynt af Silke	46
Klæder og Pynt af Bomuld, Uld etc.	1 814
Underklæder af Bomuld og Lin	677
Kobber i Stænger og Plader	213
Kobberlegeringer	2 785
Kobbertraad	567
Telegrafkabler etc.	808
Grove Kobbervarer	279
Fine Varer af Messing og andre Kobberlegeringer	1 015
Fine Varer af Kobber, Messing etc., forniklede etc.	240
Varer af ædle Metaller	5 67
Varer af Rav, Celluloid, Elfenben etc.	64
Spundne Varer	275
Handskeskind, Korduan, Marøkin etc.	194
Fine Lædervarer	552
Grove Lædervarer	397
Varer af fin Voxdug	574
Rebslagervarer	1 093
Lærred etc., ufarvet	656
Lærred etc., farvet	235
Bøger, Karter, Musikalier	479
Farvetrykbilleder, Kobberstik etc.	329
Malerier, Tegninger	101
Potetesstivelse, Potetesmel	4 228
Korn etc., Gryn etc.	13 813
Mel af Korn	473 557
Cigarer	482
Raasukker	13 714
Kandissukker og Sukker i Topper	67 299
Haardt Sukker forøvrigt	39 963
Olikager	19 310

	Mængde.
	100 Kg.
Kuløret Guld- og Sølvpapir	299
Papirvarer etc.	1 951
Silkebaand	36
Silketøi, Shawls etc.	59
Halvsilkebaand	97
Halvsilketøi, Shawls et.	236
Møllestene	8 039
Kokes	121 500
Fayencevarer, manglefarvede	3 467
Faareuld, raa	1 959
Uldgarn	609
Trikotage	507
Klædevarer	6 983
Plüsç	142
Possementmagerarbeider	167
Zink, valset	5 529
Manufakturvarer	385
Anilin	652

Bilag 2.

Indførselen fra Norge til Hamburg 1896.

Kaffe, raa	Netto Kg.	9 530	Mk.	14 590
The	—	1 560	„	3 070
Raffinade	—	1 840	„	970
Tobak, raa	—	1 280	„	2 770
Skraatobak	—	440	„	800
Cigarer	Mille	12	„	880
Cigaretter	N. Kg.	80	„	120
Ris, skallet	—	830	„	260
Kryderier	—	250	„	190
Dadler	—	320	„	100
Val- og Hasselnødder	—	730	„	150
Andre tørrede Frugter	—	590	„	280
Friske Vindruer	—	6 420	„	4 380
Frisk Frugt	—	8 190	„	2 060
Vin paa Fad	Hl.	437.90	„	15 030
Vin i Kasser	—	33.80	„	4 960
Rum	—	1.40	„	300
Cognac	—	77.10	„	5 030
Spiritus, raa og raffineret	—	7 556.10	„	123 750
Likører og andre Brændevine	—	172.70	„	20 520
Frugtsafte	—	5.20	„	260
Øl	—	2 356.60	„	119 100
Hvide Bønner	N. Kg.	790	„	220
Erter	—	1 330	„	390
Humle	—	150	„	450
Karve	—	41 020	„	17 470

Hvedemel	N. Kg.	14 740	Mk.	5 130
Gryn etc.	—	890	"	350
Risaffald og Klid	—	4 943 940	"	373 730
Skibsbrød og andet Brød	—	11 920	"	3 710
Sild, saltet	Tdr.	38 086	"	715 410
Laks, røget	N. Kg.	1 100	"	4 350
Andre røgede Fiske	—	6 640	"	3 570
Sardiner	—	13 030	"	18 780
Ansjovis	—	231 930	"	105 670
Anden tilberedt Fisk	—	129 290	"	155 390
Tørret Fisk	—	10 810 740	"	5 310 770
Fersk Fisk	—	630 420	"	479 340
Hummer	—	87 820	"	155 190
Vildt og Fjærkræ	—	45 530	"	41 480
Fersk Kjød	—	10 830	"	10 100
Saltet og røget Kjød etc.	—	22 730	"	18 380
Smør, naturligt	—	2 650	"	4 050
Smør, kunstigt	—	52 630	"	56 520
Ost	—	160	"	260
Melk, condenseret	—	41 060	"	43 620
— conserveret	—	3 400	"	3 150
Conserver	—	5 880	"	8 630
Kaffe, brændt	—	230	"	460
Andre Levnetsmidler	—	1 150	"	1 020
Planker, Bord etc.	—	5 928 380	"	243 920
Stavtræ	—	70 170	"	5 770
Alabast og Marmor, raa	—	120 000	"	8 410
Sand-, Granit og Gadesten	—	5 527 370	"	174 240
Brændeved	—	56 020	"	2 680
Kochenille	—	40	"	100
Indigo	—	30	"	160
Bogtrykkersverte	—	110	"	100
Myrobalaner	—	880	"	130
Anilinfarver	—	870	"	3 050
Blyhvidt	—	4 930	"	2 000
Fernis	—	960	"	1 220
Zinkhvidt	—	190	"	100
Malerfarver etc.	—	2 500	"	2 430
Andre Farve- og Garve- stoffer	—	1 510	"	1 730
Svampe	—	110	"	160
Medicinske Blade og Planter	—	990	"	450
Cassia fistula	—	410	"	140
Tamarinder	—	5 560	"	1 120
Gummi arabicum	—	220	"	260
— elasticum	—	15 290	"	5 330
Kakaoolje	—	70	"	200
Fuselolje	—	7 350	"	1 290
Vinstensyre	—	340	"	710
Jod og Jodkalium	—	8 270	"	253 950
Kalk, citronsur etc.	—	3 220	"	650
Engelsk Salt	—	90 000	"	3 450

Forskjellige Droger og Chemikalier

	N. Kg.		Mk
Koalin	—	630	940
Kryolit og Bauxit	—	542 080	17 520
Lithographisten	—	770	650
Slibestene etc.	—	30	150
Andre Jordarter	—	11 870	5 380
Is	—	120 400	8 120
Jernmalm	—	8 453 260	83 540
Guld- og Sølvets	—	10 140	1 220
Kobolt og Nikkelmalm	—	166 200	48 580
Kobbermalm, sølvholdig	—	35 210	27 000
Do. anden	—	8 120	1 900
Svovlkis	—	8 540	2 500
Zinkmalm	—	2 191 790	44 600
Andre Malme	—	300	100
Bly, raat	—	31 720	11 560
— valset	—	47 380	13 370
Jern i Stykker	—	1 580	780
Affald af Jernfabrikationen	—	11 510	390
Stang- og Smedejern	—	29 600	2 700
Staal	—	119 570	20 120
Kobber, raat	—	10 670	6 260
Kobber i Stænger etc.	—	17 000	16 950
Guld- og Sølvaffald	—	80	100
Gult Metal, gammelt og nyt	—	18 300	27 400
Messing, raat	—	261 890	150 640
Zink, raa	—	480	250
Andre uædle Metaller	—	1 520	350
Messingtraad	—	1 910	1 130
Heste	—	480	380
Andre levende Dyr	Stkr.	2	1 450
Hestehuder, raa	N. Kg.	—	3 770
Oxehuder, saltede	—	4 460	3 550
— tørrede	—	27 550	19 060
Kalvehuder, raa	—	4 250	5 410
Faar- og Gjedeskind	—	85 640	201 360
Sælhundsskind etc.	—	49 150	99 100
Raa Hare- og Kaninskind	—	31 580	27 620
Andre Huder til Læderfabrikationen	—	280	890
Hjorte-, Raa- og Rensdyrskind	—	13 050	10 530
Pelsskind	—	47 430	106 850
Færdigt Pelsværk	—	6 310	99 050
Saaleleder	—	1 850	20 880
Andet Læder	—	420	680
Limleder	—	4 390	23 800
Hjorte-, Raa- og Rensdyrhorn	—	38 540	8 160
Okse- og Kohorn	—	470	610
	—	1 740	360

Hvalfiskbarder . . .	N. Kg.	48 130	Mk.	162 380
Ben	—	485 770	"	36 490
Benmel	—	90 990	"	6 850
Tarme	—	5 720	"	1 300
Anden Guano . . .	—	6 485 000	"	755 100
Dyrisk Gjødsel . . .	—	19 910	"	440
Andet Affald . . .	—	35 070	"	4 710
Oksehaar	—	940	"	1 970
Hestehaar	—	350	"	900
Andre Slags Haar . .	—	1 440	"	1 260
Sengefjær og Dun . .	—	680	"	20 580
Fjæder til Pryd . .	—	14	"	200
Lim	—	39 690	"	28 160
Margarin	—	52 790	"	19 000
Stearin	—	760	"	240
Benfedt	—	4 450	"	1 170
Tran	—	3 969 890	"	2 145 580
Petroleum, raffineret .	—	540	"	180
Mineralske Smøroljer	—	10 840	"	2 750
Linolje	—	380	"	170
Forskjellige fede Oljer	—	1 670	"	700
Kløversæd	—	980	"	850
Andre Slags Frø . .	—	480	"	1 230
Oljekager	—	9 690	"	890
Forskjellige Slags Gavn-				
tømmer	—	4 266 340	"	468 950
Korketræ	—	1 310	"	1 200
Skaaret Træ	—	270	"	330
Stolerør, bearbejdede .	—	620	"	720
Bark	—	4 630	"	1 600
Træsse	—	3 172 240	"	473 820
Torvstrø	—	2 160	"	230
Filler	—	16 890	"	1 050
Faareuld, raa . . .	—	2 810	"	4 600
Shoddyuld	—	23 940	"	27 020
Bomuld	—	580	"	600
Bomuldsaffald . . .	—	1 490	"	840
Bomulds garn . . .	—	50	"	220
Uld og halvulds Garn	—	330	"	1 030
Lingarn	—	40	"	120
Halvsilkevarer . . .	—	130	"	930
Silketørklæder og Baand	—	10	"	200
Filt og Filtvarer . .	—	90	"	310
Uld- og Halvuldvarer	—	4 850	"	23 590
Uld-Possementvarer .	—	1 470	"	4 770
— Trikotage	—	140	"	290
Bomuldsvarer . . .	—	1 220	"	4 790
Bomulds-Possementvarer	—	690	"	2 790
Bomuldsvat	—	50	"	100
Bomulds-Broderier, Knip-				
linger	—	60	"	350
Lin- og Bomuldstøi .	—	80	"	520

Seildug	N. Kg.	5 250	Mk.	7 550
Andet Linstof	—	200	"	610
Voksdug etc.	—	100	"	300
Herreklæder	—	160	"	790
Andre færdige Klæder	—	410	"	2 590
Klæder og Modevarer				
af Kautschuk	—	80	"	280
Færdige kunstige Blomster	—	140	"	1 530
Diverse Manufacturvarer	—	650	"	2 820
Nyt Tongværk	—	14 140	"	10 890
Andre Rebslagervarer	—	150	"	450
Straahatte etc.	—	95	"	730
Kurvflætninger, fine. .	—	60	"	120
Korkevarer, grove . . .	—	500	"	100
Kork	—	13 720	"	10 870
Møbler	—	850	"	3 360
Tønder	—	319 420	"	39 860
Trævarer, grove	—	121 140	"	34 190
— fine	—	7 130	"	13 680
Paraplyer etc.	—	450	"	1 450
Gummislanger	—	60	"	110
Gjenstande af haard Gummi	—	130	"	420
Andre Gummivarer . . .	—	490	"	2 530
Skotøi af Læder	—	530	"	2 160
Andre Lædervarer . . .	—	250	"	1 200
Guld- og Sølvpapir . . .	—	10 720	"	9 470
Asbestpapir og Pap . . .	—	40	"	180
Andet Papir	—	7 702 440	"	1 808 100
Tag- og Asfaltpapir . . .	—	7 230	"	1 860
Pap	—	18 830	"	4 370
Papirtapeter	—	1 600	"	750
Andet Papir og Papvarer	—	1 480	"	4 780
Bøger, Musikalier etc. .	—	11 990	"	47 120
Kobberstik	—	140	"	760
Malerier	—	3 000	"	34 940
Hulglasvarer	—	19 110	"	5 810
Andre Glasvarer	—	540	"	1 690
Gibsvare	—	160	"	390
Porcelæn	—	210	"	380
Stentøi	—	80	"	400
Gjenstande af Marmor				
og Alabast	—	230	"	350
Grove Stenhuggerarbejder	—	10 230	"	1 430
Jernrør	—	3 300	"	1 080
Ankere og Kjettinger	—	5 000	"	1 800
Staaltraad	—	550	"	380
Andre grove Jernvarer	—	5 350	"	1 880
Jernspiger	—	1 232 940	"	776 730
Jernstifter	—	157 530	"	28 830
Andre fine Jernvarer	—	18 740	"	31 540
Blyvarer	—	1 510	"	1 010
Gjenstande af ædelt Metal	—	23	"	1 430

Typer	N. Kg.	3 360	Mk.	4 560
Gjenstande af Zink	—	1 900	„	3 060
Kobber- og Messingvarer	—	2 460	„	5 530
Andre Metalvarer	—	670	„	1 940
Lokomotiver og Loko- mobiler	—	3 500	„	2 000
Symaskiner	—	860	„	2 190
Andre Maskiner	—	208 710	„	177 580
Drivremme af Bomuld	—	110	„	380
— - Læder	—	160	„	210
Pianoforter	—	1 220	„	1 900
Andre Musikinstrumenter	—	670	„	3 260
Telegrafer og Telefoner	—	270	„	980
Andre fysikalske etc. Instrumenter	—	1 480	„	5 930
Lommeuhre	—	84	„	13 610
Væguhre	—	380	„	640
Vogne og Slæder	—	4 140	„	6 210
Baade af Træ	—	6 980	„	4 140
Geværer	—	20	„	220
Krudt	—	110	„	120
Messingpatroner	—	500	„	1 950
Fyrstikker	—	543 950	„	295 000
Børstenbinderarbejder	—	80	„	120
Knappe	—	50	„	180
Gjenstande for Museer	—	8 460	„	14 150
Legetøi af Træ	—	130	„	400
Andre Kortevarer	—	980	„	1 960
Lys	—	60	„	110
Parfumer	—	30	„	240
Passagergoods	—	28 040	„	59 310

Tilsammen N. Kg. 76 503 876 Mk. 17 426 020

Guldmynt	N. Kg.	9.472	Mk.	26 370
Sølvmynt	—	33.895	„	5 830

Tilsammen N. Kg. 43.367 Mk. 32 200

Udførsel fra Hamburg til Norge i Aaret 1896.

Kaffe, raa	Netto Kg.	5 473 380	Mk.	8 560 890
The	—	74 800	„	140 710
Kakao	—	186 090	„	185 130
Stivelsesukker	—	8 560	„	1 600
Crystalsukker	—	694 020	„	194 060
Rafinade	—	4 503 540	„	1 405 050
Kandis	—	540	„	270

Farin	N. Kg.	451 040	Mk.	123 860
Sirup	—	279 940	"	42 290
Melasse	—	21 720	"	1 330
Honning	—	39 960	"	25 930
Tobak, raa	—	121 720	"	175 820
Røgetobak	—	6 470	"	17 010
Skraatobak	—	1 080	"	1 690
Cigarer	Mille	8 742	"	447 940
Cigaretter	N. Kg.	6 630	"	40 680
Ris	—	301 220	"	53 480
Sago	—	377 020	"	86 370
Pøbe	—	58 720	"	32 190
Piment	—	21 730	"	11 440
Kardemomme	—	3 200	"	17 210
Kryddernellik	—	15 160	"	7 080
Ingefær, raa	—	33 740	"	20 820
Macis	—	720	"	3 110
Macisnødder	—	920	"	2 910
Vanille	—	90	"	3 410
Kanel	—	2 140	"	3 580
Cassia lignea	—	42 450	"	26 290
Andet Krydder	—	490	"	840
Apelsiner	—	58 400	"	15 460
Citroner	—	8 900	"	2 660
Andre friske Sydfrugter	—	510	"	330
Figen	—	66 260	"	24 030
Korinther	—	89 540	"	19 630
Rosiner	—	96 560	"	40 110
Dadler	—	14 490	"	5 440
Mandler	—	60 730	"	63 510
Kandiseret Ingefær	—	270	"	320
Sukat etc.	—	7 470	"	7 260
Paranødder	—	13 400	"	7 730
Val- og Hasselnødder	—	49 990	"	20 790
Andre spiselige Nødder	—	1 460	"	940
Svedsker	—	16 070	"	6 450
Anden tørret Frugt	—	35 600	"	24 110
Friske Vindruer	—	1 440	"	1 400
Frisk Frugt	—	62 410	"	28 980
Friske Grøntsager	—	436 070	"	46 330
Vin i Fad	Hl.	23 560	"	867 510
Do. i Kasser	—	220	"	49 100
Cider i Fad	—	3	"	100
— i Kasser	—	3	"	280
Champagne	Fl.	2 420	"	8 660
Arrac	—	1	"	160
Rum	Hl.	180	"	5 960
Cognac	—	140	"	13 040
Fransk og spansk Sprit	—	39	"	2 000
Spiritus, raa og raffineret	—	32	"	1 200
Genever	—	6	"	280

Likører og andre Brænde-

vine	Hl.	125	Mk.	10 610
Frugtsaft	—	616	„	32 240
Øl	—	610	„	37 170
Eddik i Fad	—	176	„	6 480
— i Kasser	—	32	„	2 240
Mineralvand	Flasker	6 280	„	6 070
Hvede	N. Kg.	9 850	„	1 630
Rug	—	2 460	„	250
Byg	—	823 620	„	149 810
Mais	—	1 010 160	„	75 080
Malt	—	199 060	„	71 030
Hvide Bønner	—	48 190	„	10 760
Erter	—	161 060	„	32 760
Humle	—	150 840	„	370 230
Sennepfrø	—	210	„	110
Karve	—	10 970	„	6 200
Anis	—	8 700	„	4 210
Koriander	—	2 090	„	500
Poteter	—	161 670	„	8 870
Kaffesurrogater	—	1 110	„	720
Kraftmel etc.	—	3 450	„	1 180
Stivelse	—	121 680	„	55 950
Potetesstivelse	—	770	„	240
Potetesmel	—	220 360	„	33 890
Dextrin	—	4 780	„	1 920
Hvedemel	—	7 836 960	„	1 644 100
Rugmel	—	14 943 410	„	1 763 860
Rismel etc.	—	249 600	„	28 990
Andre Melsorter	—	1 681 300	„	213 570
Fodermel	—	2 887 530	„	228 690
Gryn	—	994 340	„	146 390
Risaffald og Klid	—	149 580	„	10 310
Skibsbrød og andet Brød	—	800	„	350
Macaroni etc.	—	380	„	270
Gjær	—	3 200	„	2 020
Saltet Sild	—	51 250	„	4 060
Sardiner	—	1 210	„	2 560
Ansjovis	—	2 580	„	610
Andre tilberedte Fisk	—	730	„	910
Kaviar	—	770	„	3 730
Fersk Fisk	—	3 860	„	5 220
Østers	—	820	„	200
Vildt og Fjærkræ	—	10 640	„	17 440
Levende Fjærkræ	—	20	„	120
Røget og saltet Kjød	—	391 150	„	340 930
Pølser	—	2 630	„	6 970
Andet tilberedt Kjød	—	39 080	„	24 800
Smør, Natur-	—	3 670	„	3 970
— Kunst-	—	137 260	„	110 330
Smult	—	397 750	„	264 290
Ost	—	66 300	„	128 080

Æg	N. Kg.	42 300	Mk.	34 340
Æggegul	—	1 570	„	1 240
Kondenseret Melk	—	4 200	„	4 450
Sø- og Kogsalt	—	3 695 820	„	125 280
Stensalt	—	212 450	„	4 560
Kjødetrakt	—	1 540	„	23 310
Bouillonkager	—	850	„	1 720
Konserver	—	45 410	„	58 570
Chokolade	—	6 730	„	25 530
Cacao	—	3 830	„	9 610
Confectürer	—	42 210	„	63 160
Brændt Kaffe	—	270	„	440
Andre Fortæringsartikler	—	1 590	„	2 370
Bygningstømmer	—	24 960	„	2 500
Stavtræ	—	64 880	„	9 110
Asfalt	—	113 030	„	8 770
Cement	—	4 380 320	„	176 260
Gibs	—	79 800	„	4 600
Kalk	—	9 720	„	1 640
Cementsten	—	5 410	„	490
Mursten	—	4 990	„	270
Ildfast Sten	—	44 130	„	3 020
Skifer	—	3 330	„	420
Marmor, raa	—	26 200	„	5 710
Møllestene	—	817 560	„	83 490
Sand-, Granit etc. Stene	—	15 920	„	820
Stenkul	—	44 800	„	780
Trækul	—	7 210	„	1 370
Andet Brændemateriale	—	16 440	„	2 090
Cochenille	—	800	„	2 930
Indigo	—	8 850	„	88 270
Blaatræ	—	170 700	„	29 300
Gultræ	—	12 890	„	2 090
Rødtræ	—	8 330	„	1 750
„Quercitron“	—	760	„	100
Blaatrækstrakt	—	12 540	„	10 020
Rødtrækstrakt	—	70	„	100
Gultrækstrakt	—	1 000	„	740
Indigoekstrakt	—	1 330	„	8 160
Andre Ekstrakter af				
Farvestofte	—	5 820	„	3 880
Orseille etc.	—	320	„	500
Bogtrykkersvætte	—	42 000	„	53 040
Caramel	—	32 760	„	19 210
Krap	—	1 930	„	1 320
Kurkuma	—	210	„	100
Orlean	—	330	„	250
Kjønrog	—	710	„	470
Safran	—	6	„	380
Garvestofekstrakter	—	173 960	„	43 750
Dividivi	—	8 630	„	2 140
Galæbler	—	950	„	1 060

Valonea	N. Kg.	2 150	Mk.	660
Myrobalaner	—	66 930	„	10 760
Quebrachotræ	—	10 710	„	1 050
Farvetræ	—	4 830	„	870
Terra Catechu	—	39 410	„	15 540
— Japonica	—	1 610	„	630
Andre vegetabilske Far-				
ve- og Garvestoffe	—	330	„	290
Alizarin	—	12 490	„	26 470
Anilin etc.	—	7 500	„	16 670
Anilinfarver	—	67 750	„	342 070
Blyhvidt	—	2 100	„	790
Rød Zemoxyd	—	25 400	„	3 930
Sølverglød (Glätte)	—	240	„	100
Koboltoxyd	—	980	„	1 930
Spanskgrønt	—	60	„	130
Andre Kobberfarver	—	1 890	„	1 920
Okker	—	65 960	„	8 580
Anden Farvejord	—	16 410	„	4 990
Oljefernis	—	2 340	„	2 990
Anden Fernis	—	67 420	„	157 850
Skosvætte	—	2 990	„	3 310
Ultramarin	—	9 120	„	6 490
Vitriol, blaa	—	9 950	„	3 820
— grøn	—	51 150	„	2 470
— hvid	—	270	„	100
Vadskeblaat	—	130	„	100
Zinkgraat	—	1 730	„	770
Zinkhvidt	—	37 440	„	13 930
Zinnober	—	1 960	„	7 020
Olie- og Vandfarver	—	57 210	„	55 130
Andre Farve- og Garve-				
stoffe	—	28 430	„	34 400
Husblas, ægte	—	10	„	100
Spanske Fluor	—	30	„	110
Svampe	—	960	„	10 850
Chinabark	—	1 820	„	4 220
Quassiatræ	—	580	„	310
Rabarbra	—	620	„	1 700
Sassaparille	—	190	„	600
Sukkertræ	—	1 060	„	1 110
Baldrianrod	—	1 310	„	1 170
Enzianrod	—	1 010	„	490
Senagarod	—	220	„	670
Violrod	—	180	„	370
Andre medicinske Rød-				
der, Bark etc.	—	6 690	„	4 320
Spidskum	—	610	„	340
Ormefrø	—	610	„	380
Andre medicinske Frø	—	1 580	„	2 690
Kamille	—	230	„	310
Irsk og islandsk Mose	—	880	„	310

Laurbærblade . . .	N. Kg.	2 550	Mk.	1 030
Sennepsblade . . .	—	360	„	450
Andre medicinske Blade	—	3 610	„	4 140
Citron- og Appelsinskal	—	660	„	410
Johannesbrød . . .	—	2 170	„	400
Tørrede Pomeranzer .	—	590	„	1 060
Tamarinder	—	1 210	„	220
Enebær	—	1 060	„	320
Andre medicinske Frugter	—	240	„	100
Aloe	—	640	„	380
Renset Kamfer . . .	—	4 120	„	15 970
Harpix og Galipot . .	—	932 880	„	106 320
Lakritz	—	13 640	„	25 700
Manna	—	40	„	100
Opium	—	30	„	490
Schellak	—	8 890	„	19 150
Terpentin	—	3 070	„	950
Gummi arabicum . .	—	3 400	„	5 350
— Asa fœetidae	—	70	„	100
— Copal	—	920	„	1 110
— Sandarac . . .	—	160	„	200
— tragant . . .	—	180	„	570
Andre Gummiharpixsorter	—	170	„	260
Andre Hærpixsorter .	—	880	„	1 110
Copaivabalsam . . .	—	480	„	1 260
Perubalsam	—	130	„	1 590
Tolubalsam	—	540	„	980
Kakaoölje	—	190	„	610
Ricinusölje i Fad . .	—	3 420	„	2 000
— i Kasser . . .	—	2 700	„	2 220
Andre medicinske fede				
Oljer i Kasser . . .	—	400	„	810
Olje, Anis	—	106	„	1 290
Bergamot-Citronölje .	—	522	„	4 170
Pebermynte	—	662	„	10 840
Terpentinölje	—	27 550	„	9 220
Enebærolje	—	410	„	920
Fuselölje	—	160	„	100
Andre æteriske Oljer .	—	3 133	„	25 550
Benzoesyre	—	180	„	320
Borsyre	—	12 460	„	8 680
Karbolsyre	—	12 110	„	8 940
Citronsyre	—	1 050	„	3 640
Garvesyre	—	2 330	„	4 930
Kulsyre	—	12 430	„	7 280
Oxalsyre	—	2 130	„	1 670
Salicylsyre	—	1 980	„	8 630
Salpetersyre	—	5 070	„	2 180
Saltsyre	—	101 650	„	7 480
Svovelsyre	—	305 530	„	29 300
Vinstensyre	—	2 870	„	7 950
Andre Syrer	—	2 400	„	2 320

Alun	N. Kg.	41 720	Mk.	3 740
Salmiak	—	38 580	„	18 720
Blysuksker etc.	—	3 030	„	1 400
Brækvinsten	—	5 490	„	6 330
Bromkalium	—	1 880	„	5 220
Chinin etc.	—	51	„	1 640
Clorcalium	—	2 110	„	650
Jernmalm	—	67 540	„	7 480
Jod og Jodkalium	—	220	„	3 350
Kalk, citronsur etc.	—	2 840	„	700
Magnesia, kulsur	—	870	„	610
Chlormagnesium	—	43 430	„	2 860
Bittersalt	—	35 960	„	1 840
Glaubersalt	—	63 570	„	4 820
Svovelsurt Natron	—	14 220	„	2 180
Kalcineret Soda	—	707 100	„	64 330
Kaustisk Soda	—	13 130	„	3 370
Raa Soda	—	50 050	„	2 590
Dobbelt kulsur Soda	—	9 340	„	3 700
Blaasur Kali	—	3 110	„	4 960
Clorsur Kali	—	20 000	„	26 510
Chromsur Kali	—	2 330	„	2 240
Kaustisk Kali	—	70 650	„	22 430
Oxalsur Kali	—	590	„	560
Manganpræparater	—	490	„	760
Potaske	—	486 200	„	168 980
Chilisalpeter	—	752 710	„	127 150
Kalisalpeter	—	53 250	„	21 030
Hjortetaksalt	—	430	„	330
Strontianpræparater	—	160	„	130
Vandglas	—	43 450	„	3 160
Raa Vinsten	—	150	„	160
Renset Vinsten	—	5 740	„	9 830
Tinsalt	—	1 200	„	1 640
Andre medicinske Salte	—	39 960	„	18 700
Albumin	—	200	„	950
Hvid Arsenik	—	1 120	„	650
Kunstig Baryt	—	2 150	„	1 550
Borax	—	27 680	„	12 480
Brom	—	50	„	160
Chloroform	—	2 810	„	6 050
Chlorkalk	—	2 320	„	440
Renset Glycerin	—	66 220	„	81 700
Raa Glycerin	—	240	„	150
Insektspulver	—	1 710	„	3 990
Kit	—	730	„	500
Naftalin	—	6 950	„	1 650
Phosphor	—	20	„	100
Raa Svovel	—	1 960	„	160
Renset Svovel	—	21 490	„	3 320
Svovlkalium	—	7 970	„	1 590
Svovlkulstof	—	1 550	„	500

Tobaksauce	N. Kg.	5 840	Mk.	3 890
Forskjellige Sorter Æther	—	16 620	„	26 570
Essenser, Extracter etc.	—	4 220	„	11 770
Andre Droger og Chemikalier	—	104 160	„	215 380
Agatstene	—	80	„	120
Pimpsten	—	8 630	„	2 220
Flusspat	—	17 370	„	1 150
Kaolin	—	386 900	„	20 770
Kridt, slemmet	—	1 250	„	100
Magnesit	—	2 890	„	390
Smergel	—	6 570	„	5 040
Tungspat	—	48 140	„	2 510
Lithografistene	—	28 760	„	8 450
Slibestene etc.	—	12 930	„	6 780
Andre Jordarter	—	111 690	„	10 120
Antimonmalm	—	290	„	110
Jernmalme	—	15 040	„	750
Guld- og Sølverts	—	30	„	250
Grafit	—	16 920	„	4 350
Malmganmalm	—	31 110	„	3 790
Antimonium	—	230	„	140
Raat Bly	—	8 970	„	3 100
Valset Bly	—	117 550	„	41 180
Vinkeljern	—	90 120	„	15 810
Stang- og Smedjern	—	2 540	„	540
Staal	—	20 720	„	19 220
Raat Kobber	—	150	„	290
Kobber og anden Skillemynt	—	40	„	100
Kobber i Plåder og Stænger	—	10 880	„	19 880
Yellowmetal	—	248 570	„	215 250
Messing	—	3 840	„	3 870
Nikkel	—	230	„	580
Kviksølv	—	660	„	3 020
Wismuth	—	220	„	980
Raa Zink	—	570	„	100
Valset Zink	—	2 870	„	1 220
Raa Tin	—	16 090	„	21 170
Andre Metaller	—	7 460	„	23 480
Valset Jernblik	—	1 650	„	450
Staalplader	—	280	„	150
Staalblik	—	1 160	„	390
Fortinnet Jernblik	—	8 940	„	4 900
Messingblik	—	12 140	„	19 830
Jerntraad	—	90 570	„	30 710
Staaltraad	—	530	„	710
Kobbertraad	—	20 780	„	42 160
Messingtraad	—	12 300	„	21 370
Heste	Stkr.	1	„	2 000
Andre levende Dyr	—	—	„	5 150

Hestehuder	N. Kg.	96 190	Mk.	96 950
Saltede Oxehuder . .	—	421 240	„	318 200
Tørrede Oxehuder . .	—	243 330	„	281 910
Kalveskind	—	390	„	890
Faar- og Gjedeskind .	—	2 080	„	2 790
Sælhundsskind . . .	—	60	„	350
Andre Huder til Læder- beredning	—	10 050	„	4 620
Pelsskind	—	7 620	„	147 570
Færdigt Pelsværk . .	—	10 070	„	186 300
Saalelæder	—	65 970	„	153 170
Andet Læder	—	48 650	„	317 210
Limlæder	—	460	„	150
Elfenben	—	100	„	7 120
Hornspidser	—	1 700	„	1 310
Muslingskal	—	1 040	„	1 150
Benkul	—	1 660	„	270
Benmel	—	718 560	„	61 360
Tarmer	—	3 840	„	2 170
Ammoniakholdig Guano	—	490	„	100
Anden Guano	—	780	„	140
Andre dyriske Produkter	—	410	„	4 140
Chlorkalium	—	37 120	„	6 060
Svovlsur Kali	—	1 070	„	120
Andre Gjødningssalte	—	763 390	„	30 240
Superfosfat	—	13 720	„	1 090
Andet Affald	—	14 740	„	1 040
Okse-, Ko- og Kalve- haar	—	54 260	„	6 930
Hestehaar	—	11 230	„	30 510
Børster	—	6 210	„	33 990
Gjedehaar	—	2 060	„	580
Sengefjæder	—	105 810	„	214 480
Fjær til Pynt, raa . .	—	100	„	1 330
— — — tillavede . .	—	185	„	8 290
Gelatine	—	5 620	„	10 590
Lim	—	83 300	„	55 950
Parafin, Vaseline . .	—	41 540	„	23 900
Margarin, Hvalrav . .	—	632 470	„	428 790
Beg	—	19 930	„	1 510
Bryggerbeg	—	59 910	„	28 260
Træbjære	—	4 020	„	760
Stenkultjære	—	1 050	„	130
Talg	—	11 100	„	4 610
Benfedt	—	17 160	„	8 490
Tran	—	55 030	„	33 280
Voks	—	2 600	„	2 900
Jordvoks	—	4 380	„	3 300
Raffineret Petroleum .	—	912 160	„	119 370
Raa Petroleum	—	47 330	„	15 750
Mineralske Smøroljer	—	1 524 290	„	293 080
Stenkuls Tjæreolje . .	—	82 020	„	17 840

Bomuldsfrøolje . . .	N. Kg.	160 020	Mk.	62 930
Kokusnødolje . . .	—	37 530	„	20 210
Linolje	—	35 350	„	16 460
Olivenolje i Fad . .	—	22 920	„	23 460
— i Flasker etc.	—	240	„	320
Sesamolje	—	71 830	„	40 050
Andre Spiseoljer i Fad	—	61 650	„	46 960
Palmeolje	—	164 020	„	78 860
Roeolje	—	4 070	„	2 070
Olein og andre fede				
Oljer	—	82 070	„	41 620
Kanarifrø	—	23 580	„	5 210
Græsfrø	—	64 760	„	42 530
Kløverfrø	—	76 920	„	55 920
Hampefrø	—	1 110	„	240
Linfrø	—	470	„	170
Valmuefrø	—	630	„	290
Alle andre Slags Frø	—	9 300	„	14 650
Oljekager	—	2 362 950	„	245 360
Nøddetræ	$\frac{1}{100}$ Cbm.	6 909	„	23 710
Andet europ. Gavn-				
tømmer	N. Kg.	519 600	„	67 460
Cedetræ	$\frac{1}{100}$ Cbm.	2 814	„	4 460
Ibenholt	N. Kg.	20 850	„	5 490
Mahogni	$\frac{1}{10}$ Cbm.	6 618	„	26 110
Pokkenholt	N. Kg.	7 560	„	2 370
Korketræ	—	154 480	„	132 360
Andet fremmed Gavn-				
tømmer	—	82 090	„	16 240
Cigarkassetræ	—	630	„	600
Skaaret Træ	—	41 330	„	46 780
Piassava	—	16 830	„	8 180
Risrødder	—	1 690	„	1 580
Bast og andre Flette-				
stoffer	—	540	„	580
Stolerør, raa	—	10 360	„	8 290
— bearbejdede	—	5 770	„	8 280
Bark	—	161 500	„	16 790
Kurvpletning	—	34 450	„	9 080
Raa Stokke	—	10 900	„	6 280
Kokusnødder	—	2 230	„	460
Kopra	—	260	„	120
Tekstilvarer	—	11 630	„	3 700
Blomsterløg	—	2 490	„	2 980
Levende Planter . . .	—	82 270	„	67 660
Blomster etc.	—	3 820	„	6 400
Uldkarder	—	1 400	„	2 290
Plantefibrer	—	2 320	„	380
Træmel	—	10 990	„	2 050
Træmasse	—	10 330	„	2 500
Papir og Papmasse . .	—	490	„	720
Manillahamp etc. . .	—	32 410	„	13 760

Kokustrevler	N. Kg.	310	Mk.	100
Charpie	—	160	„	160
Filler	—	118 540	„	45 060
Raa Faareuld	—	174 830	„	371 990
Alpaccauld	—	1 030	„	1 000
Kamgarnsuld	—	7 090	„	11 540
Shoddyuld	—	66 010	„	104 200
Silketraad	—	705	„	14 340
Floretsilke	—	80	„	2 220
Silkeaffald	—	580	„	1 950
Bomuld	—	51 800	„	47 790
Bomuldsaffald	—	6 190	„	4 290
Hamp	—	32 480	„	16 450
Jute	—	208 340	„	59 050
Blaar og Værk	—	34 870	„	2 940
Bomuldsgarn	—	122 620	„	338 380
Uld- og Halvuldsgarn	—	137 070	„	772 390
Kokosgarn	—	71 070	„	24 430
Lingarn	—	39 040	„	74 480
Lintraad	—	8 550	„	35 940
Silkevarer	—	6 370	„	166 550
Halvsilkevarer	—	31 060	„	488 700
Possementvarer af Silke				
og Halvsilke	—	2 520	„	34 150
Silketrikotage	—	470	„	5 940
Silketørklæder etc. . .	—	2 160	„	56 700
Silke-Kniplinger etc. .	—	320	„	11 950
Filt og Filtvarer . . .	—	24 900	„	165 340
Uld- og Halvuldvarer	—	785 380	„	6 410 450
Possementvarer af Uld	—	18 340	„	182 330
Uldtrikotage	—	28 890	„	235 560
Broderier, Kniplinger				
af Uld	—	290	„	2 180
Bomuldsvarer	—	238 220	„	1 226 660
Possementvarer af Bomuld	—	36 840	„	231 840
Bomuldstrikotage . . .	—	22 850	„	126 820
Gardinstoffe af Bomuld	—	1 520	„	8 320
Fiskenet - Do.	—	11 960	„	65 430
Smergeldug	—	3 500	„	4 280
Bomuldsvat	—	3 730	„	6 070
Bomuldsbroderier . . .	—	5 690	„	57 180
Bomuldsvæger	—	11 550	„	29 500
Kniplinger af Lin . . .	—	10	„	500
Lin og Bomuldsundertøi	—	107 660	„	669 390
Lintørklæder	—	14 310	„	84 110
Linbaand	—	1 070	„	6 730
Gulvmatter af Manilla-				
hamp	—	2 200	„	3 850
Vævninger af Jute- og				
Manillahamp	—	950	„	3 030
Seillærred	—	9 930	„	19 710
Sækkelærred	—	5 250	„	3 280

Sække	N. Kg.	23 380	Mk.	8 630
Andet Lintøi	—	108 680	„	384 390
Voksdug	—	11 460	„	31 730
Haardug	—	130	„	1 500
Herrehatte	—	9 110	„	92 940
Damehatte	—	1 210	„	13 450
Herreklæder	—	34 200	„	254 080
Andre færdige Klæder og Modevarer	—	198 670	„	1 573 130
Klæder etc af Kaut- schuk	—	90	„	750
Færdige kunstige Blom- ster	—	1 246	„	24 740
Forskjellige Posse- mentvarer	—	320	„	2 480
Trikotage, diverse . . .	—	100	„	360
Manufacturvarer	—	88 640	„	544 710
Nyt Tougværk	—	49 520	„	24 740
Seilgarn	—	52 550	„	54 730
Toug og Streng af Asbest	—	2 240	„	3 900
Andre Rebslagervarer . .	—	17 110	„	47 880
Straahatte etc.	—	17 400	„	119 910
Straamatter	—	21 360	„	24 630
Andre Bast- og Straa- fletninger	—	390	„	1 070
Træagler	—	410	„	190
Grove Kurvfletninger . .	—	13 410	„	9 220
Fine Do.	—	50 820	„	83 940
Grove Korkvarer	—	5 880	„	1 670
Kork	—	2 380	„	5 740
Fine Kørkevarer	—	30	„	130
Møbler	—	56 620	„	88 880
Tømmer	—	57 370	„	15 450
Andre Bødkervarer . . .	—	970	„	690
Grove Trævarer	—	21 280	„	9 110
Fine Do.	—	160 580	„	343 160
Paraplyer etc.	—	12 190	„	71 810
Paraplydele	—	3 530	„	8 100
Galoger	—	2 690	„	11 320
Læderdug	—	1 210	„	5 410
Gummislanger	—	13 770	„	60 530
Haarde Gummivarer . . .	—	13 860	„	117 830
Andre Gummivarer	—	27 600	„	128 820
Handsker af Læder . . .	—	153	„	7 910
Skotøi - Do.	—	40 350	„	320 630
Andre Lædervarer	—	62 800	„	377 460
Sandpapir	—	25 860	„	18 120
Guld- og Sølvpapir . . .	—	26 880	„	42 670
Asbestpapir og Pap . . .	—	9 460	„	12 560
Andet Papir	—	488 040	„	348 090
Tagpap og Asfaltpap . .	—	214 790	„	20 710
Tagfilt	—	5 200	„	1 370

Pap	N. Kg.	123 870	Mk.	29 870
Spillekort	—	2 480	„	10 910
Papirtapeter	—	10 870	„	16 250
Tepper af Boulinikon	—	21 720	„	22 840
Anore Papir- og Pap- varer	—	216 520	„	408 150
Blyanter og Farve- blyanter	—	22 340	„	69 760
Seillak	—	110	„	150
Blæk	—	7 450	„	13 780
Andre Skrivematerialier	—	2 290	„	5 640
Kalendere	—	240	„	290
Bøger, Land- og Søb- karter	—	58 780	„	246 120
Kobberstik- og Lito- grafier	—	21 500	„	102 100
Malerier	—	3 330	„	66 330
Damejeanne	—	1 330	„	240
Andre Hulglasvarer	—	317 170	„	227 240
Glasmasse	—	1 040	„	2 690
Speilglas, ubelagt	—	9 900	„	11 680
Do. belagt	—	57 390	„	114 630
Speil	—	38 340	„	75 290
Uhrglas etc.	—	120	„	1 900
Glasperler	—	1 650	„	6 220
Andre Glasvarer	—	59 060	„	193 970
Retorter etc.	—	2 770	„	1 550
Lerfliser	—	19 490	„	4 130
Gibsvare	—	22 800	„	22 530
Porcelæn	—	153 020	„	229 340
Stentøi og fine Ler- varer	—	227 930	„	183 210
Skifertavler	—	8 750	„	3 740
Marmorvarer	—	27 670	„	9 770
Grove Stenarbeider	—	13 220	„	1 890
Andre Stenvarer	—	730	„	1 050
Asbestvarer	—	3 420	„	7 330
Jernbaneskiner	—	89 810	„	21 450
Jernbanedele	—	2 320	„	890
Jernrør	—	224 690	„	102 910
Ankere og Kjøttinger	—	8 950	„	5 570
Jerntraad	—	47 070	„	15 010
Amunition	—	81 850	„	128 200
Andre grove Jernvarer	—	356 790	„	157 000
Jernspiger	—	20 400	„	13 870
Synaale	—	190	„	1 550
Jernstift	—	51 850	„	14 080
Knappenaale	—	610	„	2 750
Andre Naale	—	1 770	„	4 950
Penner af Staal	—	230	„	2 740
Andre fine Jernvarer	—	869 870	„	1 530 650
Blyrør	—	145 790	„	54 280

Hagel	N. Kg.	2 460	Mk.	790
Blyvarer	—	10 870	„	12 400
Varer af ædelt Metal	—	25.900	„	10 440
Typer	—	45 090	„	157 470
Telegrafkabler	—	61 040	„	94 220
Zinkvarer	—	31 870	„	57 600
Tinvarer	—	6 140	„	13 750
Uægte Bladguld og Sølv	—	40	„	600
Kobber- og Messingvarer	—	272 800	„	1 098 730
Andre Metalvarer	—	67 420	„	217 720
Dampkjedler	—	61 340	„	40 760
Lokomotiv og Lokomobiler	—	13 060	„	19 150
Symaskiner	—	172 480	„	308 920
Karder	—	2 110	„	9 840
Andre Maskiner	—	2 441 530	„	2 351 680
Drivremme af Bomuld	—	23 310	„	57 970
Drivremme af Gummi	—	4 250	„	16 950
Do. - Læder	—	6 720	„	35 430
Andre Slags Drivremme	—	3 170	„	9 350
Pianoforter	—	164 480	„	373 920
Andre Musikinstrumenter	—	114 550	„	414 990
Telegrafer og Telefoner	—	350	„	1 180
Briller og Kikkerter	—	1 570	„	21 130
Andre Instrumenter	—	44 980	„	230 040
Lommeuhre	—	387.800	„	44 290
Væguhre	—	41 480	„	100 120
Uhrdele	—	3 760	„	15 860
Decauvillejernbaner	—	25 350	„	8 830
Vogne og Slæder	—	23 700	„	12 330
Træbaade	—	2 150	„	6 400
Geværer	—	1 940	„	13 430
Skydevaaben og Delederaf	—	1 740	„	1 680
Andre Vaaben	—	720	„	4 990
Dynamit	—	30	„	130
Krudt	—	15 050	„	22 500
Messingpatroner	—	95 100	„	230 050
Papirpatroner	—	550	„	860
Fyrstikker	—	700	„	690
Andre Tændstoffer	—	10 760	„	23 130
Børstenbindevarer	—	26 690	„	53 650
Sigtmagerarbejder	—	450	„	610
Knapper	—	47 760	„	223 060
Lager for Naturalkabinetter	—	2 360	„	19 420
Lerpiber	—	1 700	„	600
Andre Pibevarer	—	10 190	„	51 530
Parykker etc.	—	20	„	100
Dukker	—	5 760	„	15 150
Legetøi af Gummi	—	3 250	„	11 770
Do. - Træ	—	57 520	„	110 660

Legetøi af Papir .	N. Kg.	990	Mk.	2 250
— - Jern .	—	14 120	„	28 930
— - Bly .	—	250	„	210
— - Tin .	—	1 940	„	3 920
Andre Slags Legetøi	—	8 710	„	19 860
Vifter	—	540	„	3 940
Voksvarer . . .	—	900	„	2 750
Andre Kortevarer	—	53 420	„	212 290
Stearin- og Parafinlys	—	22 780	„	21 360
Andre Lys . . .	—	3 750	„	7 380
Grønsæbe . . .	—	3 680	„	750
Fast Sæbe . . .	—	14 740	„	6 890
Toiletsæbe . . .	—	14 890	„	35 670
Parfumerier . .	—	1 970	„	6 140
Passagergoods . .	—	44 710	„	118 200

Tilsammen N. Kg. 88 313 803.7 Mk. 55 123 330

Sølv, raat . . . N. Kg. . 80.050 Mk. 7 870

Omsætningen mellem Norge og Distriktets Vicekonsulater
i 1896.

Import fra Norge:

Til Altona ialt	1 260 944 Kg
hvoraf Bygnings- og Gavntømmer	545 000 „
Gadesten	355 120 „
„ Cuxhaven: Gadesten	630 000 „
Is	217 000 „
„ Hamburg: Gadesten	5 358 000 „

Export til Norge:

Fra Altona ialt	351 730 Kg.
hvoraf Kaolin	234 300 „
Salt	109 153 „
„ Hamburg: Ler	515 000 „
Koks	100 000 „

Indhold: **Genua** S. 265. — **Hamburg** S. 287.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.,

No. 8.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1897.

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

Bilbao.

Skibsfarten 1896.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Brutto- fragter. Kr.
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.		Ant.	Ton.	
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.			
I. Ankomne.											
Fra Norge til Hoved- stationen . . .	-	-	34	13 521	-	-	-	-	34	13 521	88 210
- Norge til Vicekon- sulsstationerne .	3	672	77	32 787	-	-	-	-	80	33 459	163 325
- Sverige til Hoved- stationen	-	-	1	544	-	-	-	-	1	544	6 833
- Sverige til Vice- konsulsstationerne	1	255	1	430	-	-	-	-	2	685	8 739
- andre Lande til Hovedstationen .	-	-	14	10 577	-	-	116	98 148	130	103 725	119 972
- andre Lande til Vicekonsulsstatio- nerne	3	1 729	7	3 784	-	-	6	4 221	16	9 734	63 731
Ialt	7	2 656	134	61 643	-	-	122	102 369	263	166 668	450 860
II. Afgaaede.											
Til Norge fra Vicekon- sulsstationerne .	-	-	-	-	2	844	-	-	2	844	-
- andre Lande fra Hovedstationen .	-	-	161	120 134	-	-	1	249	162	120 383	1 180 592
- andre Lande fra Vicekonsulsstatio- nerne	-	-	82	36 583	3	1 046	10	5 069	95	42 698	68 221
Ialt	-	-	243	156 717	5	1 890	11	5 318	259	163 925	1 248 813

I 1896 ankom til Distriktet 30 svenske Fartøier, drægtig tilsammen
16 062 Tons.

Desuden anløb 4 norske Fartøier, drægtig 1 921 Tons, Distriktets Havne for at reparere Skade eller indhente Ordre. Intet svensk Fartøj ankom i dette Øiemed.

Erlagte Konsulatafgifter.

Ved Hovedstationen.				Ved Vicekonsulsstationerne.				Ialt tilfaldt Konsuls- kassen.	
				Ialt erlagt.		Heraf tilfaldt Konsuls- kassen.			
	Pes.	Cts.	Pes.	Cts.	Pes.	Cts.	Pes.	Cts.	
Af norske Fartøier. .	7 817	53	2 947	23	1 473	61	9 291	14	
- svenske „ . .	605	15	716	25	358	13	963	28	
Summa Pes.	8 422	68	3 663	48	1 831	74	10 254	42	

Expeditionsgebyrer.

Ved Hovedstationen.			Ialt erlagt.		Heraf tilfaldt Konsulskassen.	
			Pes.	Cts.	Pes.	Cts.
For norske Expeditioner . . .			534	60	427	68
- svenske „ . . .			41	20	32	96
- fælles „ . . .			7	00	5	60
Summa Pes.			582	80	466	24

Den norske Skibsfart fordelte sig paa Distriktets Havne som følger:

Ankomne Fartøier.	1895.		1896.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Bilbao	104	55 533	165	122 790
Coruna	10	3 208	9	3 525
Ferrol	2	547	—	—
Gijon	6	2 222	5	1 934
Pasajes	47	20 656	25	12 932

Ankomne Fartøier.	1895.		1896.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
San Sebastian	4	949	3	680
Santander	42	15 719	32	15 568
Vigo	22	8 199	24	9 239
Tilsammen	237	107 033	263	166 668

Til Sammenligning hidsættes Fortegnelse over den samlede norske Skibsfart paa Distriktet og Hovedstationen siden 1879.

	Hele Distriktet.		Bilbao.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1879	188	47 378	—	—
1880	252	66 835	—	—
1881	216	57 461	—	—
1882	252	69 439	—	—
1883	187	59 852	—	—
1884	217	66 098	—	—
1885	185	62 971	65	22 047
1886	160	53 411	49	16 006
1887	210	71 227	43	18 735
1888	197	65 149	58	19 533
1889	211	69 684	60	21 146
1890	225	79 566	82	30 447
1891	288	107 574	66	25 796
1892	307	123 515	92	41 828
1893	299	132 773	90	46 294
1894	265	124 691	118	66 515
1895	237	107 033	104	55 533
1896	263	166 668	165	122 790

Ved at kaste et Blik paa ovenstaaende Tabel vil man se, hvor betydelige Fremskridt den norske Skibsfart paa dette Distrikt har gjort i de sidste Aar. Fra 160 Fartøier og 53 411 Tons i 1886 er den norske Skibsfart steget til 263 Fartøier og 166 668 Tons i 1896. Aarsagen til denne betydelige Tilvæxt maa for Nitiaarenes vedkommende søges i forøget Anvendelse af vore Dampskibe i Mineralexporten fra Bilbao og i Vintraden fra Pasajes. Traden paa Pasajes er imidlertid i de senere Aar gaaet meget tilbage, idet den norske Skibsfart paa denne Havn i 1896 kun udgjorde 25 Fartøier, drægtige 12 932 Tons imod 105 Fartøier, drægtige 47 142 Tons i 1893, i hvilket Aar den endog oversteg Hovedstationens Tonnage. Bilbao er i de sidste Aar mere og mere blevet den vigtigste Havn for den norske Skibsfart paa Distriktet. Særlig udviser det sidst forløbne Aar en uhyre Opgang, idet den norske Tonnage paa Bilbao i 1896 er næsten dobbelt saa stor som i 1894, i hvilket Aar den norske Skibsfart paa dette Distrikt havde antaget det største hidtil kjendte Omfang; derimod var Fartøiernes Antal noget større i 1891—1893, i hvilket Aar flere af vore smaa Dampskibe var sysselsatte i Vintraden mellem Pasajes og franske Havne. I Forhold til 1895 er i afvigte Aar baade Skibenes Antal og Drægtighed tiltaget betydelig. Hvad Tonnagens Fordeling paa de forskjellige Havne angaar, saa er Pasajes gaaet meget tilbage, medens Tonnagen paa de øvrige Vicekonsulsstationer er forblevet stationær. Det er saaledes kun Hoved-

stationen, der er gaaet frem baade med Hensyn til Fartøiernes Antal og Drægtighed.

Skibsfarten paa Bilbao var som følger:

Nation.	Seilskibe.		Dampskibe.		Total.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Storbritannien	9	948	1 993	2 783 542	2 002	2 784 490
Spanien	490	12 551	1 244	452 648	1 734	465 199
Frankrige	2	237	237	123 119	239	123 356
Norge	—	—	165	122 790	165	122 790
Tyskland	—	—	118	83 237	118	83 237
Holland	—	—	59	69 375	59	69 375
Belgien	—	—	56	60 580	56	60 580
Danmark	4	476	9	8 693	13	9 169
Sverige	2	445	7	6 416	9	6 861
Østerrige	—	—	2	2 536	2	2 536
Rusland	1	435	1	646	2	1 081
Italien	—	—	1	1 004	1	1 004
Grækenland	—	—	1	983	1	983
Tilsammen	508	15 092	3 893	3 715 569	4 401	3 730 461

Til Sammenligning hidsættes Fortegnelse over den totale Skibsfart i:

	Antal.	Tons.		Antal.	Tons.
1860	512	47 570	1887	4 333	3 289 759
1876	2 200	368 233	1890	4 363	2 439 623
1881	4 580	2 261 395	1893	3 949	3 198 843
1882	5 235	3 152 383	1894	4 322	3 308 177
1884	3 704	2 012 481	1895	4 316	3 366 524

Den samlede Drægtighed var i 1896 meget større end i noget tidligere Aar; derimod androg Fartøiernes Antal i 1882 til 5 235. I Sammenligning med 1895 er den samlede Skibsfart steget med 85 Fartøier og 364 137 Tons. Storbritanniens Skibsfart paa Bilbao har ogsaa i 1896 gjort stort Opsving, idet den er tiltaget med ikke mindre end 230 Fartøier og 427 188 Tons. Størst Opgang viser dernæst Norge, som nu er rykket op til No. 4 i Rækken imod No. 5 i 1894 og No. 7 i 1895. Danmark og Sverige har ogsaa gjort betydelige Fremskridt. Nedgangen falder paa det spanske, det tyske og tildels ogsaa det belgiske Flag.

Seilskibenes Aftagen vedbliver. Af den samlede Tonnage var i 1896 99.60 % Dampskibe og 0.40 % Seilskibe imod henholdsvis 99.51 og 0.49 % i 1895, 99.38 og 0.62 % i 1894 og 98 og 2 % i 1885.

Gjennemsnitsdrægtigheden af de norske Fartøier var i 1896 744, i 1895 533, i 1894 578 og i 1885 350 Tons og af de svenske respektive 916, 345, 949 og 459. Forøget Anvendelse af store Dampskibe i Mineral-

farten har bragt de norske og svenske Fartøiers Gjennemsnitsdrægtighed til at stige.

Naar man sammenligner Antallet og Drægtigheden af de i 1896 til Distriktet ankomne lastede og ballastede norske og svenske Fartøier med den gennemsnitlige Skibsfart i Løbet af Femaarsperioden 1891—1895, saa stiller Forholdet sig saaledes:

	1896.		I Gjennemsnit for hvert Aar under Femaaret 1891—95.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske Fartøier	263	166 668	281	118 742
Svenske „	30	16 062	27	13 709
Tilsammen	293	182 730	308	132 451

Heraf var Seilskibe:

Norske	7	2 656	33	11 116
Svenske	16	4 508	13	4 091
Tilsammen	23	7 164	46	15 207

og Dampskibe:

Norske	256	164 012	248	107 626
Svenske	14	11 554	14	9 618
Tilsammen	270	175 566	262	117 244

For de norske Fartøier var Forholdet følgende:

	1896.		I Gjennemsnit for hvert Aar under Femaaret 1891—95.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Seilskibe	7	2 656	33	11 116
Dampskibe	256	164 012	248	107 626
Tilsammen	263	166 668	281	118 742

Ved Granskning af disse Tal vil man se, at de norske Seilskibe er gaaet betydelig tilbage saavel i Antal som Drægtighed. Den svenske Skibsfart paa Nordspanien har derimod tiltaget lidt saavel i Antal som Tonnage. Den norske Dampskibstonnage er betydelig forøget. I Forhold til Femaarsperioden 1891—1895 udviser den samlede norske Tonnage en Stigning af ikke mindre end lidt over 40 %.

Af nedenstaaende Fortegnelse over de i 1896 ankomne Fartøier vil man se, paa hvilke Farvande og med Transport af hvilke Varer den norske Tonnage paa Nordspaniens Havne var beskjaeftiget:

Norske Seilskibe: Til Coruna 1 fra Nordamerika med Petroleum; til Gijon 1 fra Norge med Trælast og 1 fra Nordamerika med Petroleum; til Pasajes 1 fra Nordamerika med Trælast; til San Sebastian 2 fra Norge med Is og 1 fra Sverige med Trælast eller ialt 2 fra Norge og Sverige og 1 fra Nordamerika med Trælast, 2 fra Norge med Is og 2 fra Nordamerika med Petroleum.

Norske Dampskibe: 4 fra Island og Færøerne, hvoraf 2 via Norge, og 88 fra Norge med Klipfisk, Rogn etc., hvoraf 51 direkte fra Norge og 37 via nordspanske Havne; 20 fra Norge, hvoraf 12 via svenske, franske og nordspanske Havne, og 1 fra Sverige med Træmasse etc.; 2 fra Norge og 2 fra Sverige, hvoraf 1 via nordspansk Havn, samt 2 fra Pensacola, hvoraf 1 via nordspansk Havn, med Trælast; 8 fra England med Kul, Stykgods og Gadesten; 6 fra Rouen med tomme Tønder og Stykgods; 1 fra Sicilien via Portugal med Bønner eller ialt 134 lastede Fartøier samt 122 i Ballast, hvoraf 68 fra England, 31 fra Frankrige, 11 fra Holland, 2 fra Belgien, 8 fra Spanien og 2 fra Portugal.

De lastede Fartøiers Antal er gaaet ned fra 233 i 1894 og 210 i 1895 til 134 i 1896. Formindskelsen falder især paa Vintraden fra Pasajes og Tilførselen af Klipfisk fra Norge og Træmasse fra de skandinaviske Lande. Næsten det halve Antal af de i 1896 hidkomne Fartøier var ballastede. Dette hidrører fra den livlige Deltagelse i Mineraltraden fra Hovedstationen. Disse Fartøier hidkommer nemlig i Almindelighed i Ballast.

Fordelingen mellem ankomne, lastede og ballastede, norske Fartøier stillede sig i 1895 og 1896 som følger:

Fartøiernes Art.	1895.				1896.			
	Med Ladning.	I Ballast.	Med Ladning.	I Ballast.	Med Ladning.	I Ballast.	Med Ladning.	I Ballast.
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Seilskibe	18	6 948	—	—	7	2 656	—	—
Dampskibe	184	72 097	35	27 988	134	61 643	122	102 369
Tilsammen	202	79 045	35	27 988	141	64 299	122	102 369

Ved at granske disse Tal vil det vise sig, at af den samlede norske Tonnage ankom i 1896 38.58 % med Last og 61.42 % i Ballast imod henholdsvis 74 og 26 % i 1895 og 73 og 27 % i 1894 og 65 og 35 % i 1893. Aarsagen til den store Aftagen af lastede og Tiltagen af ballastede Fartøier er anført ovenfor. Ligesom i de to foregaaende Aar var ogsaa i 1896 alle norske Seilskibe lastede. Af norske Dampskibe ankom 37.58 % med Last og 62.42 % i Ballast imod henholdsvis i 1895 72 og 28 % og i 1894 71 og 29 %. Af de ballastede Fartøier faldt i 1896 116 paa Hovedstationen og 6 paa Vicekonsulsstationerne.

Grupperingen af de afgaaende norske Fartøier, lastede og ballastede, var følgende:

Fartøiernes Art.	1895.				1896.			
	Med Ladning.	I Ballast.	Med Ladning.	I Ballast.	Med Ladning.	I Ballast.	Med Ladning.	I Ballast.
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Seilskibe	1	279	17	6 630	—	—	5	1 890
Dampskibe	209	95 150	9	4 505	143	156 717	11	5 318
Tilsammen	210	95 429	26	11 135	243	156 717	16	7 208

Af den samlede norske Tonnage afgik 95.6 pCt. med Ladning og 4.4 pCt. i Ballast imod respektive $89\frac{1}{2}$ og $10\frac{1}{2}$ pCt. i 1895, $90\frac{1}{2}$ og $9\frac{1}{2}$ pCt. i 1894 og 86 og 14 pCt. i 1893. Alle de norske Seilskibe afgik i Ballast, og af de norske Dampskibe afseilede 96.72 pCt. med Ladning og 3.28 pCt. i Ballast imod henholdsvis 95.5 og 4.5 pCt. i 1895 og henved 96 og 4 pCt. i 1894. Forholdet mellem afgaaede lastede og ballastede Dampskibe stillede sig saaledes meget gunstigt.

Af de norske Dampskibe afgik i 1896 93 med Restlast, 150 indtog Ladning inden Distriktet og 11 afgik i Ballast imod henholdsvis 127, 82 og 9 i 1895 og 135, 98 og 12 i 1894. Der afseilede 83 Fartøier med Restladning af Klipfisk, Rogn etc., deraf 38 til Nordspanien, 30 til Portugal, 14 til Sydspanien og 1 til Italien; 8 med Restladning af Træmasse, deraf 4 til Nordspanien og 4 til Frankrige; 1 med Restladning af Trælaster til Nordspanien og 1 med Restladning af Stykgods til Sydspanien. Af de ballastede Fartøier var 1 bestemt for Færøerne, 8 for Nordspanien, 1 for Frankrige og 1 for Portugal.

Af de 150 norske Dampskibe, der indtog Ladning inden Distriktet, afgik

117	fra Bilbao	til England	med Jernmalm
20	„ do.	- Holland	„ do.
5	„ Santander	- England	„ do.
8	„ Pasajes	- Rouen	„ Vin.

Ligesom i 1895 har Udfragterne kun bestaaet i Jernmalm og Vin. Medens Antallet af de i Vintraden benyttede Fartøier er gaaet betydelig ned, saa har en større norsk Tonnage end nogensinde før fundet Sysselsettelse i Jernmalmtransporten. Det største Antal norske Fartøier, der før har deltaget i Jernmalmfarten var 59 i 1895 og 63 i 1894; i afvigte Aar er Antallet steget til 142 og har saaledes mere end fordoblet sig.

Flere af de norske Dampskibe, som i 1896 har gaaet mellem Bilbao og Rotterdam og storbritanniske Havne, har før seilet paa Bilbao under fremmed Flag.

Et norsk Dampskib gjorde i Aarets Løb 17 og et andet 14 Reiser paa Bilbao. Middlesborough vedbliver fremdeles at være det vigtigste Bestemmelsessted for de fra Bilbao med Jernmalm afgaaende norske Skibe, idet ikke mindre end 77 Fartøier var bestemte for denne Havn.

I Forbindelse med det ovenfor anførte hidsættes Fortegnelse over de i 1896 noterede Fragtsatser, særskilt for Seil- og Dampskibe, for de til Distriktet ankomne og derfra afgaaede Fartøier:

Indgaaede Fragter.

Klipfisk fra Norge til nordspanske Havne: Dampskibe Pes. 1.25 à Pes. 1.50 pr. 50 Kg. løs Klipfisk og Pes. 1.50 à 1.63 pr. Bundt.

Rogn og Tran pr. Tønde, Dampskibe: Fra Norge Pes. 4.00 à 5.00 til Bilbao, Santander og Gijon.

Trælast gennemsnitlig pr. Petersburger Standard: Dampskibe fra Østersøen til Bilbao Pes. 44.50 à 46.00, til Santander Pes. 48.00 à 54.00 og til Gijon Frcs. 40.00 og Pes. 50.00; fra Gøteborg til Bilbao Pes. 35.00; fra Norge til Bilbao Frcs. 45.00 og til Santander Pes. 50.00; fra Archangel til Bilbao Frcs. 62.00 og fra Pensacola til Bilbao og Santander £ 5. 10. 0.

Seilskibe til Bilbao fra Brunswick £ 4 à £ 4. 5. 0 og fra Pensacola £ 5. 0. 0; til Ferrol fra Østersøen Pes. 67.50; til Vigo fra Sverige Pes. 52.00 à 58.00 og fra Finland Pes. 54.00 à 60.00, til Coruna fra Gøteborg Frcs. 30.00 à 32.00.

Træmasse pr. Ton, Dampskibe: Fra det sydlige Norge og Gøteborg til Bilbao Frcs. 16.00 à 25.00 og fra Trondhjem og Christiansund Frcs. 18.00 à 30.00; til Pasajes fra Christiania, Drammen, Skien og Gøteborg Frcs. 17.00 à 18.00.

Tomme Tønder pr. Stykke: Til Pasajes fra Rouen og Bordeaux Frcs. 3.50 à 2.50.

Kul pr. Ton, Dampskibe: Fra England til Bilbao 3 sh. à 5 sh. 7½ d.

Koks pr. Ton, Dampskibe: Fra England til Bilbao 5 sh. 10½ d à 8 sh. 6 d.

Petroleum pr. Ton, Seilskibe: Fra Philadelphia til Gijon 23 sh

Stykgods pr. Ton, Dampskibe: Fra England til Bilbao 5 sh. 10½ d.

Bønner pr. Ton, Dampskibe: Til Bilbao fra Girgenti og Termini 12 sh. 6 d.

Gadesten pr. Ton, Dampskibe: Fra England til Bilbao 5 sh. 7½ d.

Udgaaende Fragter.

Jernmalm pr. Ton fra Bilbao: Dampskibe til Middlesborough 4 sh. 9 d à 7 sh. 7 d, til Stockton 7 sh. à 7 sh. 6 d, til West Hartlepool 5 sh. 4½ d à 5 sh. 6 d, til Tyne 4 sh. 7½ d à 5 sh., til Jarrow 5 sh., til Boness 5 sh. à 5 sh. 6 d, til Grangemouth 4 sh. 9 d à 5 sh. 3 d, til Glasgow 5 sh. à 5 sh. 6 d, til Ardrossan 5 sh. 1½ d à 5 sh. 6 d, til Manchester 6 sh. 3 d, til Cardiff 5 sh. 4½ d, til Newport 4 sh. 9 d, til Barrow 5 sh. 6 d, til Rotterdam 5 sh. 7½ d à 8 sh. 6 d, til Terneuzen 5 sh. 3 d à 5 sh. 7½ d og til Amsterdam 6 sh. 9 d.

Fra **Santander**: Til Rotterdam 5 sh. 6 d à 8 sh., til Østkysten af England 5 sh. à 7 sh. 6 d, til Skotland 5 sh. og til Bristolkanalen 4 sh. 6 d.

Kul fra Gijon og Avilés pr. Ton: Til Bilbao Pes. 4.00 à 4.50, til Santander Pes. 4.50 à 5.00, til Lissabon Pes. 7.50 à 8.00, til Cadiz Pes. 7.00, til Valencia Pes. 9.50, til Cartagena Pes. 10.00 og til Barcelona Pes. 11.00 à 12.00.

Vin pr. 1 000 Liter fra Pasajes til Rouen Frcs. 15.00 og til Bordeaux Frcs. 8.50.

Fragterne, der i de to næstforegaaende Aar var gaaet ned til et Lavmaal, bedrede sig i 1896 for mange Artiklers vedkommende. Jernmalmraterne fra Bilbao var i 1896 betydelig høiere end i 1895. Medens saaledes Fragterne paa Middlesborough, der er den vigtigste Importhavn for Bilbaomalm, i 1895 holdt sig i 4 sh. 7½ d à 5 sh. 8 d, varierede de i det sidstforløbne Aar mellem 4 sh. 9 d og 7 sh. 7 d. Fra Aarets Begyndelse til Midten af Juni noteredes for Jernmalmfragter til Middlesborough 5 sh. à 5 sh. 1½ d, i Midten af Juni steg de imidlertid paa Grund af Efterspørgsel efter Tonnage for Trælasttraden til 5 sh. 3 d og gik snart op til 5 sh. 6 d. Den nye midlertidige Trafikskat i Forbindelse med Opgang i Fragterne fra Sortehavet, Donaulandene og Nordamerika bevirkede, at Raterne i Oktober Maaned gik op til 7 sh. 6 d for senere ved Aarets Slutning at falde til 6 sh. 6 d. For Tiden o: Begyndelsen af Mai noteredes følgende Rater for Jernmalm fra Bilbao: Middlesborough 5 sh. 6 d, Tyne 5 sh. 3 d, Glasgow 6 sh., Cardiff og Newport 4 sh. 9 d, Calais og Dunkerque 6 sh. samt Rotterdam 5 sh. 9 d à 6 sh.

De af norske Fartøier opseilede Bruttofragter udgjorde:

			I ethvert enkelt Aar under Femaarsperioden 1891—1895
	1896.	1895.	
Indgaaende Kr.	450 860	Kr. 605 222	Kr. 705 352
Udgaaende „	1 248 813	„ 351 727	„ 560 644
Ialt Kr. 1 699 673			Kr. 1 265 996

Ved Granskning af disse Tal vil man finde, at Totalbeløbet af de 1896 optjente norske Bruttofragter i Sammenligning med Aaret 1895 og Gjennemsnitsresultatet i Femaarsperioden 1891—1895 udviser en Stigning af henholdsvis 43 70 og 25.52 pCt.

Det bemerkes, at de Bruttofragter, som er optjente i Vinfarten fra Pasajes til franske Havne er medtaget for Aaret 1896, men derimod ikke for de foregaaende Aar.

Den subvenerede norsk-spanske Linie har i 1896 været underholdt paa Nordspanien af Dampskibene „H. A. Hartmann“, drægtig 337 Tons, med 6 Reiser, „Glanvern“, drægtig 575 Tons, med 3 Reiser, „Seaton“, drægtig 596 Tons, med 2 Reiser, „Sevilla“, drægtig 598 Tons, med 4 Reiser og „Sulitjelma“, drægtig 653 Tons, med 4 Reiser eller ialt 19 Reiser imod 20 i 1895. Disse Fartøier anløb 12 Gange Bilbao, deraf 11 direkte fra Norge, 18 Santander, deraf 7 direkte fra Norge, 2 Gijon, 4 Coruna og 8 Vigo eller tilsammen ligesom i 1895 44 Anløb imod 48 i 1894. Fra dette Konsulsdistrikts Havne afgik 1 til England med Jernmalm, 15 til Portugal, 2 til Sydspanien og 1 til Italien med Restladning af Klipfisk etc.

Varetransporten fra Norge bestod næsten udelukkende af Klipfisk, Rogn og Tran samt endel Trælast.

Exporten til Norge med denne Linies Fartøier indskrænkede sig væsentlig til Fjør og Vin; for Genua indlastedes endel Sardiner.

Det norske Dampskib „Charente“ har ligesom i 1895 gaaet i Fart mellem Norge, Bilbao og Pasajes.

Angaaende de udenlandske Selskaber, som underholder mere eller mindre regelmæssig Fart paa Nordspanien, henvises til Aarsberetningen for 1894.

Heller ikke ifjor blev der udfærdiget noget nyt Nationalitetsbevis ved Konsulatet.

Paa- og Afmønstringer. Med norske Fartøier paamønstredes 3, alle Nordmænd, og afmønstredes 19, deraf 17 Nordmænd, 1 Svenske og 1 Udlænding. Med svenske Fartøier paamønstredes 1 Svenske og afmønstredes 1 Svenske.

Dødsfald. En norsk Sømand druknede i Floden Nervion.

Der er ikke blevet hjemsendt noget Hyrebeløb til Norge og Sverige gennem Sømandsanvisning. Heller ikke blev der hjemsendt nogen Penge efterladt af afdød Sømand.

Mulktter. Toldautoriteterne i Bilbao har i det sidstforløbne Aar ligeoverfor Skibsførere anvendt Toldlovens indviklede og rigorøse Bestemmelser med større Strenghed end forhen; især har de ilagt mange Mulktter for Uoverensstemmelse mellem den ombord forefundne Proviant og de i Proviantlisten opførte Kvanta. Ogsaa nogle norske Skibsførere har befundet sig i dette Tilfælde; men ved Konsulatets Intervention er flere Mulktter blevet afværgede, og de øvrige Mulktter er det lykkedes Konsulatet at faa nedsat til det lavest mulige Beløb. Skibsførere, der er bestemt for spanske Havne, bør drage Omsorg for, at alle Skibsfornødenheder og til Skibsbrug bestemte Konsumartikler opføres i Manifest og Proviantliste, samt at de angivne Vægtenheder stemmer nøjagtig med de ombord værende Kvanta. Dette gjælder fremforalt med Hensyn til Tobak. Skibsførerne bør ved Angivelse af Vægten af denne Artikel ogsaa medtage al den Tobak, som Mandskabet har i sine private Gjemmer. Toldtjenestemændene har nemlig i Løbet af det sidstforløbne Aar flere Gange opfordret Sømændene til at fremlægge den Tobak, som de havde i sine Lommer og Skibskister. Ofte viste det sig, at Skibsføreren ikke havde taget Hensyn til denne Tobak under Veiningen af Provianten, og Følgen blev Mulkt. Det hænder undertiden, at Sømændene af hersteds bosatte Folk anmodes om at medtage Tobak for deres Regning. Skibsføreren bør derfor have sin Opmærksomhed henvendt paa, at ikke nogen af hans Mandskab har skjult Tobak ombord til Smugling; thi Skibet udsættes derved for høie Mulktter. Skibsførerne tilraades endvidere at vise sig meget høflige og forekommende ligeoverfor alle spanske Toldtjenestemænd; thi derved vil de ofte undgaa mange Ubehageligheder.

Ved Intervention af Hans Majestæts Minister i Madrid har man faaet ophævet en Mulkt, der hersteds blev ilagt en norsk Skibsfører, fordi han ikke havde opført i Manifestet et nyt taklet og klargjort Tong, som var bestemt til Skibsbrug.

Journalen over indkomne Sager omfatter ialt 262 Nummere imod 310 i 1895 og 311 i 1894 og 194 i 1893. Der indkom ialt 669 Skrivelser og Telegrammer foruden Cirkulærer. De udgaaende Skrivelser fordelte sig saaledes: Til det Kongelige Udenrigsdepartement 64, til det Kongelige Departement for det Indre 97, til det Kongelige Kommerce Kollegium 3, til Hans Majestæts Minister i Madrid 28, til Vicekonsulerne, norske og svenske Privatmænd, spanske Myndigheder og Privatmænd etc. 541 eller tilsammen 733 Skrivelser.

Konsulatets Adresse er fremdeles: Gran Via de Lopez de Haro, No. 16, 1ste Etage. Expeditionstiden er fra 9—1; men, naar det er nødvendigt, ydes ogsaa Embedsbistand om Eftermiddagen.

Import.

Klipfiskhandelen. Importen af Klipfisk (løs og bundtet) til Nordspaniens Havne udgjorde i 1896:

Klasse.	Bilbao. Kg.	Santander. Kg.	Vigo. Kg.	Coruna. Kg.
Norsk . .	6 284 770	3 888 900	1 981 140	691 380
Islandsk . .	962 240	36 000	—	—
Færøisk . .	1 330 200	—	—	—
Skotsk . .	305 600	397 800	—	21 900
Fransk . .	25 740	11 700	—	11 520
Labrador .	—	200 000	—	—
Ialt	8 908 550	4 534 400	1 981 140	724 800

Klasse.	Gijon. Kg.	San Sebastian. Kg.	Pasajes. Kg.	Tilsammen. Kg.
Norsk . .	—	—	—	12 846 190
Islandsk . .	—	—	—	998 240
Færøisk . .	—	—	—	1 330 200
Skotsk . .	68 780	265 840	—	1 059 920
Fransk . .	—	—	5 059 250	5 108 210
Labrador .	—	—	—	200 000
Ialt	68 780	265 840	5 059 250	21 542 760

imod Aar	1891	Kg.	20 111 720	(hvoraf norsk Kg.	14 896 540)
—	1892	—	20 851 880	(— — —	16 941 860)
—	1893	—	22 541 650	(— — —	17 758 900)
—	1894	—	24 046 000	(— — —	19 094 600)
—	1895	—	23 870 430	(— — —	18 058 330)

Procentforholdet mellem Totalimporten og Indtørselen, særskilt fra hvert enkelt Land, stiller sig saaledes:

Klasse.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.
Norsk Klipfisk	81.22 pCt.	78.79 pCt.	79 41 pCt.	75.65 pCt.	59.63 pCt.
Islandsk og færøisk do.	7.35 -	12.29 -	9.63 -	10.46 -	10.81 -
Fransk do.	7.30 -	9.39 -	7.15 -	10.65 -	23.71 -
Skotsk do.	4.13 -	2.53 -	3.81 -	2.55 -	4.92 -
Labrador og Newfoundlandlands do.	—	—	—	0.69 -	0.93 -

Med Hensyn til Totalimporten og Procentforholdet i de 16 sidste Aar, se Aarsberetningen for 1895. Om det Nordspanske Klipfiskmarked i sin Almindelighed, se Aarsberetningerne for 1894 og 1894 og 1895.

Bundte fiskforsendelserne fra Norge til Spaniens Indland udgjorde:

	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.
	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.	Kg.
Via Bilbao . .	67 500	214 450	83 600	24 800	90 500
- Santander .	1 956 740	1 981 550	1 518 580	1 023 600	1 025 450
Ialt	2 013 240	2 196 000	1 602 180	1 048 400	1 115 950

Af den til Nordspanien importerede norske Fisk ankom:

	Til Bilbao.	1896.	1895.
Pr. 30 norske Fartøier	4 044 920 Kg. imod	7 310 700 Kg.	
- 12 tyske —	2 239 850 - —	3 289 800 -	

Ialt 6 284 770 Kg. imod 10 600 500 Kg.

	Til Santander.	1896.	1895.
Pr. 26 norske Fartøier		2 761 750 Kg. imod	3 610 900 Kg.
- 11 tyske —		1 127 150 - —	1 344 050 -

Ialt 3 888 900 Kg. imod 4 954 950 Kg.

	Til Vigo.	1896.		1895.
Pr. 24 norske Fartøier		1 374 810	Kg. imod	1 215 200 Kg.
- 9 tyske	—	606 330	- —	512 920 -

Ialt 1 981 140 Kg. imod 1 728 120 Kg.

	Til Coruna.	1896.	1895.
Pr. 8 norske Fartøier		510 050 Kg. imod	529 510 Kg.
- 4 tyske —		181 330 - —	175 250 -

Ialt 691 380 Kg. imod 704 760 Kg.

Importeret i 1896 med 88 norske Fartøier	8 691 530 Kg. eller 67.66 pCt.
— — — 36 tyske	— 4 154 660 - — 32 34 —

Tilsammen 12 846 190 Kg.

De forskjellige Lande, der deltager i Klipfiskimporten til Nordspanien, erlagde ogsaa i 1896 samme Indførselsafgift.

Totalimporten til Nordspaniens Havne androg i 1896 til henved 21.54 Millioner Kg. eller 2.33 Millioner Kg. mindre end i det næstforegaaende Aar. For at finde en mindre Indførsel maa man overhovedet gaa tilbage lige til 1892, i hvilket Aar der importeredes 20.85 Millioner Kg. De vigtigste Aarsager til den formindskede Import maa søges i de høje Kurser og i Landets mindre gode økonomiske Tilstand paa Grund af Kolonialkrigene paa Kuba og Filippinerne samt i den knappe Korn- og Vinhøst. Byghøsten slog feil paa de fleste Steder, og Hvedehøsten gav utilfredsstillende Afkastning. Da man paa Grund af den knappe Høst var nødsaget til at nedslagte en hel Del Kvæg og Svin, saa holdt ogsaa Kjød- og Fleskepriserne sig forholdsvis lave.

Importen af „Tasajo“, som man engang frygtede for skulde blive en farlig Konkurrent for Klipfisk, har tabt al Betydning. Til Bilbao indførtes saaledes i 1896 kun 144 Tons. Importen af denne Vare sker direkte til Santander og til Bilbao via Bordeaux. „Tasajo“ er i afvigte Aar blevet solgt billigere end norsk Klipfisk, nemlig til Pes. 30.00 à 40.00 pr. Kg.; for Tiden er Priserne stegne til Pes. 46.00 pr. 50 Kg.

Sammenligner man Indførselen fra de forskjellige Lande i 1895 og 1896 vil man se, at Nedgangen omtrent udelukkende falder paa den norske Fisk. Der er nemlig importeret 6.2 Millioner Kg. mindre norsk Fisk i 1896 end i det næstforegaaende Aar, og man maa gaa tilbage helt til 1888 for at finde en mindre Import af denne Vare. Den samlede danske Import er ogsaa gaaet lidt tilbage. Af Islandsfisk hidkom der 998 240 Kg. i 1896 imod 951 450 Kg. i 1895 og af Færøfisk 1 330 200 Kg. i 1896 imod 1 544 400 Kg. i 1895. Som heraf vil sees, har Importen af Færøfisk ogsaa i 1896 været betydelig. Det er nemlig kun 1895, som kan opvise et større Importkvantum af denne Vare. Af fransk Fisk er det derimod i 1896 blevet importeret over det dobbelte Kvantum, og der har overhovedet siden 1889 ikke været indført saa meget fransk Fisk til Nordspanien som i 1896. Den skotske Import, der imidlertid altid er meget begrænset, har ogsaa gjort betydelige Fremskridt. Den forøgede Import af denne Vare falder imidlertid især paa den med den egentlige skotske Fisk opblandede islandske og færøiske Fisk. Ligeledes er der indført lidt mere Fisk fra Canada end i 1895. I det store og hele taget kan man sige, at det mest karakteristiske for det nordspanske Klipfiskmarked i 1896 er Nedgang i Indførselen af norsk Fisk og betydelig Opgang i Indførselen af fransk Fisk. Denne Forrykning turde især være bevirket af høje Indkjøbspriser paa norsk Fisk fra den nye Sæsons Begyndelse og lave Indkjøbspriser paa fransk Fisk som en Følge af det store Fiske under Newfoundland. Da den norske Fisk konsumeres af den store Mængde af Befolkningen i alle Provindser Landet rundt, saa er det den, som har lidt mest i Konkurrancen med den billige franske Fisk. Havde Landets økonomiske Tilstand og Kurserne været som almindelig, saa vilde formentlig ikke den franske Fisk have skadet den norske Import saa meget, hvilken Antagelse ogsaa støttes af den Omstændighed, at det især er simplere Sorter norsk Fisk, der i 1896 har fundet Afsætning hernede. Man er her af den Mening, at man i Norge maa være forberedt paa Konkurrence med fransk Fisk, dersom høje Fiskepriser skulde komme til at raade i Norge. I det hele taget maa man ikke glemme, at Billigheden spiller den allerstørste Rolle i Spanien. De til Bilbao og San-

tander ankomne Partier fransk Fisk var bestemt for Detaillister. Den islandske og færøiske Fisk har meget begrændset Forbrug, og Importen kan derfor lettere afpasses efter Konsumen, end hvad Tilfældet er med norsk Fisk. Den til Santander ved Aarets Begyndelse ankomne Labradorfisk solgtes med Vanskelighed. I Slutningen af Februar d. A. indførtes der til Santander et Parti Newfoundlandfisk. Angaaende Importen i sin Almindelighed af fransk, Newfoundland- og Labradorfisk til Nordspanien henvises til Aarsberetningen for 1895.

Hvad angaar Procentforholdet mellem de forskjellige Lande, der importerer Klipfisk til Nordspanien, saa har ikke saa store Forandringer fundet Sted siden Slutningen af Ottiaarene. Den norske Import er nemlig gaaet ned fra 75.65 pCt. i 1895 til 59.63 pCt. i 1896, og den franske er steget fra 10.65 pCt. i 1895 til 23.71 pCt. i 1896 og den skotske fra 2.55 pCt. til 4.92 pCt. Siden 1880 har Procentforholdet kun i 1886 været uheldigere for Norge end i 1896. I 1886 androg Norges Import til 58.26 pCt. imod 59.63 pCt. i 1896. Fransk Fisk har derimod ikke indtaget en saa fordelagtig Stilling i Forhold til de øvrige Landes Import siden 1888, da den var repræsenteret med 25.96 pCt.

Størstedelen af den til Bilbao og Santander i 1896 indførte Klipfisk var Finmarksfisk, der tildels var meget storfaldende og af grov Kvalitet. Aarsagen til, at der hidkom lidet Lofotfisk, skal være at søge i dens Smaafaldenhed og især i de høje Indkjøbspriser. Søndmørsfisken var magrere og simplere end sædvanlig. Importen af Brosme, Lange og Sei, der har en meget limiteret Efterspørgsel, var omtrent som sædvanlig. Den i 1896 hidkomne norske Klipfisks Tilvirkning varierede meget og var i det store og hele taget som i de foregaaende Aar. I 1896 har ikke nogen større Partier norsk Klipfisk taget Mid til sig hernede. I Maanederne August og September, som er de farligste for Klipfisken, blev nogle Partier bedærvede. At saa lidet norsk Klipfisk har taget Mid til sig i 1896 turde skrive sig fra, at Fisken kun har været lagret i kort Tid, og at Størstedelen har været Finmarksfisk, som er mindre udsat for Mid end Søndmørsfisk, Bondefisk og Lofotfisk. Den islandske og færøiske Fisks Kvalitet var som almindelig; den skotske varierede noget, men i Almindelighed var den tilfredsstillende tilvirket. Den franske Klipfisks Tilvirkning var som vanlig.

Det er mange Aar siden, at den norske Nyfisk er hidkommet saa sent som i 1896, idet det første Nyfiskparti kom til Bilbao den 28de Mai og til Santander den 30te Mai imod henholdsvis den 7de og 13de Mai i 1895 og den 1ste og 10de Mai i 1894.

Markedet var aldrig overfyldt, idet Importen af norsk Klipfisk ogsaa i 1896 var afpasset efter Markedets Behov, og Beholdningerne var derfor som i 1895 smaa og meget jævne.

For at vore Klipfiskexportører kan faa et godt Overblik over de forskjellige Salgssæsoner paa Klipfiskmarkedet i Nordspanien hidsættes nedenstaaende Fortegnelse over Import, Salg, Beholdning og Noteringer i Bilbao for de forskjellige Fiskesorter pr. Uge (se Side 352 og flg.)

Middelprisen paa skotsk Fisk i Bilbao var i Januar og Februar Pes. 52.50, i Marts Pes. 51.50, i April, Mai og Juni Pes. 51.00, i Juli og August Pes. 50.00 og i September, Oktober, November og December Pes. 48.50 pr. Kvintal à 50 Kg.

For det til Santander i 1896 ankomne Parti Labradorfisk noteredes i Begyndelsen Pes. 33.00 à 35.00 pr. Kvintal af 50 Kg. Noteringerne gik siden ned til Pes. 26.00 à 28.00 pr. Kvintal.

Ved alle de ovenfor anførte Noteringer er forudsat Betaling i Sølv eller Papir med 2 pCt. Escompte efter Forløb af 30 Dage efter Varens Afsendelse fra Lager. I Bilbao og Santander kjøbes Klipfisken fra Lager, og alle Udgifter ved Emballage og Transport til Jernbane er for Kjøberens Regning.

Middelprisen paa fransk Klipfisk pr. 100 Kg. f. o. b. Bordeaux opgives at have stillet sig saaledes:

	Januar. Pes.	Juni. Pes.	August. Pes.
Islandsfisk	60.00	54.00	51.50
Stor Bankfisk	51.00 à 52.00	—	40.00 à 42.00
Middelstor Bankfisk, „pelado“	42.00 à 45.00	—	36.00
— „sin pelar“	40.00 à 41.00	—	35.00
Liden — —	37.00 à 38.00	—	34.00

	September. Pes.	December. Pes.
Islandsfisk	50.00	51.00
Stor Bankfisk	44.00	47.00
Middelstor Bankfisk, „pelado“	40.00 à 42.00	42.00 à 43.00
— „sin pelar“	38.00	40.00
Liden — —	36.00	39.00

I Midten af April dette Aar noteredes gennemsnitlig for stor Islandsfisk Pes. 43.00 for Bankfisk, „pelado“ Pes. 34.00 og for Bankfisk „sin pelar“ Pes. 32.00 pr. 100 Kg., betalbar i Spanien efter Forløb af 30 Dage med 2 pCt. Escompte eller efter 2 à 3 Maaneder uden Afslag. Assurancen andrager i Almindelighed til $\frac{1}{2}$ pCt. af Værdien, Fragten til Frs. 17.00 pr. Ton og Udlosning og Transport til Jernbanen til Pes. 3.70 pr. Ton.

De vigtigste Importører af Klipfisk i Nordspanien er:

Bilbao. Pedro de Bastera y Cia, Hijo de Gutubay y Cio, Viuda de Hilario Lund y Clausen og Schmedling y Cia. Mindre Importører: Miguel Azaola, Laureano de Salcedo og Hijo de Rufino de Videá.

Santander: A. C. Crespo y Cia, Hijo de Gurtubay y Cia og Mo-winchel y Balbontin.

Gijon: Hijos de Augustin Alvargonzales, José las Clotas og Velasco y Cia.

Fortegnelse over Import, Salg, Beholdning og Noteringer i Bilbao for de forskjellige Fiskesorter pr. Uge.
1895.

I Ugen.	Import.				Salg.				Beholdning.				Noteringer for 1ste Klasses Fisk pr. Kvintal à 50 Kg.		
	Norsk.	Is-landsk	Fær-øisk.	Til-sam-men.	Norsk.	Is-landsk	Fær-øisk.	Til-sam-men.	Norsk.	Is-landsk	Fær-øisk.	Til-sam-men.	Norsk.	Islandsk.	Færøisk.
	Kv.	Kv.	Kv.	Kv.	Kv.	Kv.	Kv.	Kv.	Kv.	Kv.	Kv.	Kv.	Pes.	Pes.	Pes.
23-12-94—29-12-94	-	-	-	-	-	-	-	-	1 400	-	-	1 400	-	-	-
30-12-94—5-1-95	4 680	-	-	4 680	2 080	-	-	2 080	4 000	-	-	4 000	38.50	-	-
6-1-95—12-1-95	5 526	-	-	5 526	3 926	-	-	3 926	5 600	-	-	5 600	—	-	-
13-1-95—19-1-95	-	-	-	-	3 400	-	-	3 400	2 200	-	-	2 200	—	-	-
20-1-95—26-1-95	13 256	3 241	4 568	21 065	3 556	2 211	-	5 767	11 900	1 030	4 568	17 498	—	46.00	48.00à50.00
27-1-95—2-2-95	-	-	-	-	4 400	1 030	1 668	7 098	7 500	-	2 900	10 400	40.00	-	—
3-2-95—9-2-95	-	-	-	-	3 700	-	1 800	5 500	3 800	-	1 100	4 900	—	-	—
10-2-95—16-2-95	5 773	320	-	6 093	4 073	320	1 100	5 493	5 500	-	-	5 500	—	-	—
17-2-95—23-2-95	5 420	1 076	-	6 496	5 520	376	-	5 896	5 400	700	-	6 100	41.50	50.00	-
24-2-95—2-3-95	9 043	-	-	9 043	6 043	700	-	6 743	8 400	-	-	8 400	—	—	-
3-3-95—9-3-95	7 678	720	2 320	10 718	6 278	720	2 320	9 318	9 800	-	-	9 800	—	51.50	55.00
10-3-95—16-3-95	-	-	-	-	6 300	-	-	6 300	3 500	-	-	3 500	42.50	-	-
17-3-95—23-3-95	5 335	-	-	5 335	5 735	-	-	5 735	3 100	-	-	3 100	43.50	-	-
24-3-95—30-3-95	-	-	-	-	1 700	-	-	1 700	1 400	-	-	1 400	—	-	-
31-3-95—6-4-95	7 538	1 060	-	8 598	5 133	1 060	-	6 198	3 800	-	-	3 800	—	-	-
7-4-95—13-4-95	5 481	-	-	5 481	2 981	-	-	2 981	6 300	-	-	6 300	—	-	-
14-4-95—20-4-95	-	-	-	-	3 000	-	-	3 000	3 300	-	-	3 300	—	-	-
21-4-95—27-4-95	2 560	-	-	2 560	3 860	-	-	3 860	2 000	-	-	2 000	—	-	-
28-4-95—4-5-95	-	-	-	-	1 150	-	-	1 150	850	-	-	850	—	-	-
5-5-95—11-5-95	2 082 gl. 9 757 ny	-	-	- 11 839	1 832 gl. 3 757 ny	-	-	- 5 589	1 100 gl. 6 000 ny	-	-	7 100	43.50 gl. 46.50 ny	-	-
12-5-95—18-5-95	4 220 ny	-	-	4 220	800 gl. 4 620 ny	-	-	- 5 420	300 gl. 5 600 ny	-	-	5 900	44.50 ny 42.50 ny	-	-
19-5-95—25-5-95	-	-	-	-	3 400 ny 252 gl.	-	-	3 700	2 200	-	-	2 200	41.50 ny	-	-
26-5-95—1-6-95	2 507	-	3 420	5 927	3 355 ny	-	1 520	5 127	1 800	-	1 900	3 000	41.00à41.50	-	47.50
2-6-95—8-6-95	6 867	-	1 890	8 757	4 667	-	1 690	6 357	3 300	-	2 100	5 400	40.00à41.00	-	—
9-6-95—15-6-95	-	-	-	-	2 700	-	700	3 400	600	-	1 400	2 000	—	-	—

16- 6-95—22- 6-95	10 036	-	-	10 036	8 636	-	600	9 236	2 000	-	800	2 800	41.50	-	47.50
23- 6-95—29- 6-95	3 668	-	-	3 668	4 168	-	500	4 668	1 500	-	300	1 800	41.00à41.50	-	45.00à47.50
30- 6-95— 6- 7-95	9 792	-	-	9 792	8 592	-	300	8 892	2 700	-	-	2 700	40.00à41.50	-	47.50
7- 7-95—13- 7-95	7 290	-	2 496	9 786	6 790	-	1 296	8 086	3 200	-	1 200	4 400	41.50à42.50	-	-
14- 7-95—20- 7-95	7 175	-	1 982	9 139	5 857	-	1 182	7 039	4 500	-	2 000	6 500	41.50	-	-
21- 7-95—27- 7-95	-	-	-	-	2 700	-	700	3 400	1 800	-	1 300	3 100	-	-	-
28- 7-95— 3- 8-95	13 590	-	-	13 590	5 290	-	900	6 190	10 100	-	400	10 500	41.00à41.50	-	-
4- 8-95—10- 8-95	-	1 500	-	1 500	4 000	1 200	400	5 600	6 100	300	-	6 400	-	48.50	48.50
11- 8-95—17- 8-95	4 410	2 640	1 280	8 330	3 910	1 020	-	4 930	6 600	1 920	1 280	9 800	41.00	-	-
18- 8-95—24- 8-95	2 197	-	-	2 197	4 197	1 010	690	5 897	4 600	910	590	6 100	-	47.50	48.00à49.00
25- 8-95—31- 8-95	-	-	-	-	2 800	200	350	3 350	1 800	710	240	2 750	-	-	49.00
1- 9-95— 7- 9-95	913	-	1 000	1 913	2 493	420	730	3 643	220	290	510	1 020	-	-	-
8- 9-95—14- 9-95	-	-	-	-	220	220	330	770	-	70	180	250	41.50	-	-
15- 9-95—21- 9-95	10 659	432	1 000	12 091	6 559	502	480	7 541	4 100	-	700	4 800	43.50	-	-
22- 9-95—28- 9-95	-	-	-	-	3 500	-	600	4 100	600	-	100	700	43.50	-	49.00
29- 9-95— 5-10-95	4 865	4 548	720	10 133	3 565	448	620	4 633	1 900	4 100	200	6 200	-	47.50	-
6-10-95—12-10-95	5 011	-	-	5 011	4 011	1 100	200	5 311	2 900	3 000	-	5 900	-	-	48.50
13-10-95—19-10-95	-	-	-	-	2 900	1 200	-	4 100	-	1 800	-	1 800	-	-	-
20-10-95—26-10-55	3 896	-	1 072	4 968	2 896	550	822	4 268	1 000	1 250	250	2 500	44.00	47.00à47.50	47.50à50.00
27-10-95— 2-11-95	8 403	360	1 600	10 363	3 803	510	450	4 763	5 600	1 100	1 400	8 100	-	46.00à47.50	-
3-11-95— 9-11-95	-	-	-	-	3 000	500	500	4 000	2 600	600	900	4 100	-	-	-
10-11-95—16-11-95	-	-	1 262	1 262	2 200	600	1 162	3 962	400	-	1 000	1 400	-	46.00	47.50à49.00
17-11-95—23-11-95	4 819	-	800	5 619	2 019	-	400	2 419	3 200	-	1 400	4 600	44.50	-	-
24-11-95—30-11-95	4 710	-	2 918	7 628	4 810	-	2 418	7 228	3 100	-	1 900	5 000	-	-	47.50à50.00
1-12-95— 7-12-95	4 252	2 131	1 280	7 663	3 752	281	2 330	6 363	3 600	1 850	850	6 300	-	47.50	-
8-12-95—14-12-95	-	-	-	-	2 000	1 350	850	4 200	1 600	500	-	2 100	45.00	47.50à48.50	-
15-12-95—21-12-95	5 282	-	-	5 282	2 782	500	-	3 282	4 100	-	-	4 100	-	47.50	-
22-12-95—28-12-95	2 596	-	1 280	3 876	1 896	-	730	2 626	4 800	-	550	5 350	-	-	47.50à50.00

1896.

I Ugen	Import.				Salg.				Beholdning.				Noteringer for 1ste Klassen Fisk pr. Kvintal à 50 Kg.		
	Norsk.	Is- landsk	Fær- øisk.	Til- sam- men.	Norsk.	Is- landsk	Fær- øisk.	Til- sam- men.	Norsk.	Is- landsk	Fær- øisk.	Til- sam- men.	Norsk.	Islandsk.	Færøisk.
	Kv	Kv	Kv.	Kv.	Kv.	Kv.	Kv.	Kv.	Kv.	Kv.	Kv	Kv.	Pes.	Pes.	Pes.
29-12-95— 4- 1-96	-	-	-	-	1 900	-	310	2 210	2 900	-	240	3 140	45.00	-	-
5- 1-96—11- 1-96	-	-	-	-	1 300	-	240	1 540	1 600	-	-	1 600	—	-	-
12- 1-96—18- 1-96	3 233	1 080	880	5 193	2 833	410	350	3 593	2 000	670	530	3 200	46.00	47 50à48 50	50 00
19- 1-96—25- 1-96	-	-	-	-	1 100	350	380	1 830	900	320	150	1 370	—	—	—
26- 1-96— 1- 2-96	11 147	2 047	4 084	17 278	3 747	207	554	4 508	8 300	2 160	3 680	14 140	—	—	—
2- 2-96— 8- 2-96	-	-	-	-	4 400	670	920	5 990	3 900	1 490	2 760	8 150	47 00	—	—
9- 2-96—15- 2-96	-	-	-	-	1 900	410	860	3 170	2 000	1 080	1 900	4 980	—	—	—
16- 2-96—22- 2-96	2 290	-	-	2 290	2 290	590	1 070	3 950	2 000	490	830	3 320	—	—	—
23- 2-96—29- 2-96	6 739	-	-	6 739	5 339	490	830	6 659	3 400	-	-	3 400	—	—	—
1- 3-96— 7- 3-96	95	3 000	-	3 095	1 995	730	-	2 725	1 500	2 270	-	3 770	—	47 50à49 00	-
8- 3-96—14- 3-96	2 388	-	3 400	5 788	1 688	520	-	2 208	2 200	1 750	3 400	7 350	46.00à47.00	47 50à48 50	50.00
15- 3-96—21- 3-96	7 982	686	-	8 668	4 582	336	1 670	6 588	5 600	2 100	1 730	9 430	46 00	47.50à48.50	50.00
22- 3-96—28- 3-96	2 569	328	-	2 897	2 699	448	220	3 367	5 470	1 930	1 510	8 960	—	47.50	—
29- 3-96— 4- 4-96	-	-	-	-	1 170	310	250	1 730	4 300	1 670	1 260	7 230	—	—	—
5- 4-96—11- 4-96	1 956	-	-	1 956	2 156	220	130	2 506	4 100	1 450	1 130	6 680	—	46 00	—
12- 4-96—18- 4-96	-	-	-	-	1 630	250	140	2 020	2 470	1 200	990	4 660	—	—	—
19- 4-96—25- 4-96	-	-	-	-	900	140	100	1 140	1 570	1 060	890	3 520	—	—	—
26- 4-96— 2- 5-96	-	-	-	-	670	150	270	1 090	900	910	620	2 430	—	—	—
3- 5-96— 9- 5-96	3 951	300	-	4 251	1 751	210	170	2 131	3 100	1 000	450	4 550	—	—	—
10- 5-96—16- 5-96	-	-	-	-	1 130	120	170	1 420	1 970	880	280	3 130	—	—	—
17- 5-96—23- 5-96	-	-	-	-	570	280	80	930	1 400	600	200	2 200	—	—	—
24- 5-96—30- 5-96	200 gl 2 621 ny	400	-	3 221	500 gl. 741 ny	460	200	1 901	1 100 gl. 1 880 ny	540	-	3 520	45 00 gl. 50 00 ny	—	45 00
31- 5-96— 6- 6-96	-	-	-	-	500 gl 1 880 ny	540	-	2 920	600 gl. 300 gl	-	-	600	50.00	—	-
7- 6-96—13- 6-96	7 948 ny	1 000	-	8 948	2 748 ny 300 gl.	540	-	3 588	5 200 ny	460	-	5 960	48.50	—	-
14- 6-96—20- 6-96	1 350	-	-	1 350	300 gl. 4 300 ny	460	-	5 060	2 250	-	-	2 250	47 50	—	-

21- 6-96—27- 6-96	-	-	-	-	2 250	-	-	2 250	-	-	-	-	47 50	-	-
28- 6-96— 4- 7-96	2 160	-	-	2 160	2 160	-	-	2 160	-	-	-	-	-	-	-
5- 7-96—11- 7-96	11 022	800	3 432	15 254	5 322	540	1 432	7 294	5 700	260	2 000	7 960	46 50à47.50	44 00à45 00	47 50à48 50
12- 7-96—18- 7-96	5 700	-	-	3 700	6 300	260	1 000	7 560	3 100	-	1 000	4 100	-	45 00	-
19- 7-96—25- 7-96	7 208	760	-	7 968	2 908	560	500	3 968	7 400	200	500	8 100	-	-	-
26- 7-96— 1- 8-96	3 519	-	3 160	6 679	2 240	80	660	2 980	8 679	120	3 000	11 799	46.50	-	47.50
2- 8-96— 8- 8-96	2 400	-	-	2 400	3 279	20	800	4 099	7 800	100	2 200	10 100	46 00	-	-
9- 8-96—15- 8-96	-	-	-	-	1 350	20	700	2 070	6 450	80	1 500	8 030	-	-	-
16- 8-96—22- 8-96	1 080	-	-	1 080	2 330	80	500	2 910	5 200	-	1 000	6 200	-	-	-
23- 8-96—29- 8-96	-	1 583	-	1 583	2 000	1 083	400	3 483	3 200	500	600	4 300	45 00	44.00	47 50
30- 8-96— 5- 9-96	-	1 440	-	1 440	1 200	840	300	2 340	2 000	1 100	300	3 400	-	-	-
6- 9-96—12- 9-96	-	-	-	-	1 100	1 100	300	2 500	900	-	-	900	44 50	-	-
13- 9-96—19- 9-96	-	-	-	-	350	-	-	350	550	-	-	550	-	-	-
20- 9-96—26- 9-96	4 357	-	1 560	5 917	3 607	-	760	4 367	1 300	-	800	2 100	46.00	-	46 00à48 00
27- 9-96— 3-10-96	5 724	978	-	6 702	3 624	558	400	4 582	3 400	420	400	4 220	45.00à46 00	45.00à46.00	46.00à48.00
4-10-96—10-10-96	-	-	-	-	1 400	20	400	1 820	2 000	400	-	2 400	46 00	-	46 00à47.50
11-10-96—17-10-96	-	2 233	-	2 233	1 000	53	-	1 053	1 000	2 580	-	3 580	30 00à37.50	45 50	-
18-10-96—24-10-96	6 743	-	1 560	8 303	593	1 080	-	1 473	7 350	1 500	1 560	10 410	46 00	-	46 00à47 50
25-10-96—31-10-96	-	-	-	-	5 450	600	560	6 610	1 900	900	1 000	3 800	-	-	-
1-11-96— 7-11-96	7 887	-	1 872	9 759	2 087	400	672	3 159	7 700	500	2 200	10 400	-	-	-
8-11-96—14-11-96	-	-	-	-	2 630	500	300	3 430	5 070	-	1 900	6 970	-	-	-
15-11-96—21-11-96	-	-	-	-	2 270	-	400	2 670	2 800	-	1 500	4 300	-	-	-
22-11-96—28-11-96	9 175	-	-	9 175	2 875	-	800	3 675	9 100	-	700	9 800	-	-	-
29-11-96— 5-12-96	1 078	-	3 536	4 614	4 078	-	1 436	5 514	6 100	-	2 800	8 900	45.00	-	-
6-12-96—12-12-96	-	2 088	-	2 088	2 600	-	1 600	4 200	3 500	2 088	1 200	6 788	-	45 50	-
13-12-96—19-12-96	1 882	-	3 120	5 002	1 382	788	1 320	3 490	4 000	1 300	3 000	8 300	-	-	-
20-12-96—26-12-96	1 279	521	-	1 800	779	221	300	1 300	4 500	1 600	2 700	8 800	-	-	-
27-12-96— 2- 1-97	-	-	-	-	800	200	200	1 200	3 700	1 400	2 500	7 600	-	-	-

Coruna: Alcalde Suarez y Cia, Manuel Bermudez, Genaro Fernandez, Succzores de M. Fernandez Abella, Morodo Hermanos, Pena y Cia, Hijos de I. Perez Lopez, Pombo Hermanos og Fernando Sastre y Cia.

Vigo: A. Bárcena y Carricarte, M. Bárcena y Franco, P. M. Molins, Emilio Fabrega, Luis Garcia og José Ribas Prat è Hijo.

Valladolid: D. Alonso y Cia, Tomas Conales, José Gomez Gutierrez og Miguel Una.

I ovenstaaende og de følgende Fortegnelser over nordspanske Importører og Exportører af Artikler, der interesserer Norge og Sverige er Navnene opført i alfabetisk Orden uden Hensyn til Firmaernes Betydning. Dersom man i de forenede Riger ønsker at indlede Forretningsforbindelse med noget af de i denne Aarsberetning nævnte eller andre Firmaer i Nordspanien, tilraades man, naar det ikke gjælder store og anseede Huse, at henvende sig til Konsulatet angaaende vedkommende Firmas Soliditet og Respektabilitet.

Af Rogn importeredes:

	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.
Til Bilbao	Tdr. 2 213	1 462	1 608	2 184	2 313	1 984
- Santander	- 180	1 960	1 700	2 247	5 278	3 419
- Gijon	- 858	1 900	564	846	1 695	1 045
Ialt Tdr.	3 251	5 322	3 872	5 277	9 286	6 448

Af den til Bilbao i afvigte Aar indførte Rogn kom 142 Tønder direkte fra Island imod 311 Tønder i 1895. Til Santander importeredes der ikke nogen Rogn fra Island. Totalimporten af Rogn til Nordspanien var omtrent en Trediedel mindre i 1896 end i 1895, men oversteg alligevel betydelig de i de foregaaende Aar indførte Kvanta. Den formindskede Rognimport var en Følge af de høje Indkjøbspriser og Vexelkurser. Fiskerne blander nemlig, naar Priserne er høje, Rognen betydelig med Klid og Sand; naar Priserne er lave, anvender de den derimod ublandet. Det nordspanske Sardiniske var i Begyndelsen daarligt; men længere ud paa Sommeren gav det saa godt Udbytte, at Priserne paa Sardinier gik ned til Pes. 2.50 pr. 1 000 Stykker. Det nordspanske Sardiniske gav derfor omtrent lige saa stor Afkastning som i de foregaaende Aar.

Det nordspanske Sardiniske varer i Almindelighed fra Mai til Oktober, og den bedste Fisketid er Maanederne Juni, Juli og August.

Priserne paa lagesaltet Rogn er opgivet at have været: 1ste Sort høieste Pris Pes. 80.00 og laveste Pes. 68.00 pr. Tønde, 2den Sort høieste Pris Pes. 70.00 og laveste Pes. 58.00 pr. Tønde. For 1ste Sort tørsaltet Rogn betales i Almindelighed 5 Pesetas mindre end for tilsvarende Sort lagesaltet. Størstedelen af den fra Norge importerede Rogn er lagesaltet; til Santander og Gijon kom der saaledes i 1896 kun lagesaltet Rogn. For islandsk Rogn, der altid ankommer tørsaltet, betales der henved 20 Pes. mindre pr. Tønde end for den samme Sort norske Rogn. Den islandske Vare er slet sorteret og emballeret.

Importører af Rogn:

Bilbao: De ovenfor nævnte store Klipfiskimportører samt Pedro de Mac Mahon.

Santander: E. Tonning og de samme Firmaer, som indfører Klipfisk.

Gijon: Hijos de Augustin Alvargonzales, Valentin Sendin og Faustino Vina.

San Sebastian: Luis Calesalvo, Harald Lindberg og Matias Samperio.

Tran: Til Bilbao importeredes i 1896 34 Tønder Tran pr. direkte Skib fra Norge imod 25 Tønder i 1895 og 2 811 Kg. i 1894, 95 Tønder i 1893, 96 Tønder i 1892 og 156 Tønder i 1891. Til Santander indførtes i 1896 7 000 Kg. norsk brunblank Tran imod 85 Tønder i 1895. Til Santander blev istedetfor norsk Medicintran, der ikke kunde afsættes paa Grund af de høie Priser, indført Tran fra Newfoundland. Forbruget af Medicintran aftager som en Følge af dens Dyrhed. Norsk brunblank Tran solgtes til Pes. 115.00 pr. 100 Kg

Importører: Barandiaran y Cia og Viuda de Somonte i Bilbao og Perez Molina y Cia i Santander.

Af Røgesild importeredes over Bilbao 480 Kg. imod 1 250 Kg. i 1895.

Af Fisketunger hidkom fra Norge kun 37 Kg. imod 200 Kg. i 1895 og 2 100 Kg. i 1894.

Konservér af Fisk og Hummer etc. Saavidt bekjendt har det, formentlig paa Grund af den høie Told, ikke fundet Sted nogen Import af disse Artikler fra de forenede Riger til Nordspanien. Da der imidlertid ogsaa ifjor er indløbet Forespørgsel om, hvorvidt der ikke er Marked for disse Artikler hernede, saa kan anføres, at ganske smaa Partier Fiskekonservér importeres af følgende Detaillister i Bilbao: Luis Ajuria, Luis Blanco, La Concha Colonial og Bernardo Serrano.

Madrid turde imidlertid frembyde det bedste Marked i Spanien for disse Artikler.

Af Sælskind indførtes 1 180 Kg. fra Norge til Bilbao imod 1 075 Kg. i 1895.

Ost. Til Bilbao importeredes heraf i 1896 216 900 Kg. fra Holland, 11 300 Kg. fra Belgien og 2 900 Kg. fra Frankrige eller ialt 231 100 Kg. imod 223 000 Kg. i 1894. Saavidt vides, er der ikke hidkommet nogen Ost fra de forenede Riger.

Importører af Ost i Bilbao :

Pablo Azcue, Calle de Garcia Salazar, Viuda de Blanco, Calle de Correo, A. Conrad y Cia, Arenal, Domingo Fernandez, Calle de Sierra, Hijos de Gonzalez y Cia, Calle de Ribera, Sucesores de L. Schmidt, Calle de Ribera og Bernardo Serrano, Calle de Bidebarrieta.

Smør. Af denne Artikel indførtes til Bilbao i 1896 5 000 Kg. fra Holland, 2 000 Kg. fra Danmark, 400 Kg. fra England og 300 Kg. fra Belgien eller tilsammen 7 700 Kg. Det fra Belgien og England ankomne Smør turde for den allerstørste Del være af dansk Oprindelse.

Angaaende Ost- og Smørmarkedet i Nordspanien findes udførlig Redegjørelse i Aarsberetningen for 1895.

Øl. Af denne Artikel importeredes i det sidstforløbne Aar til Bilbao 82 400 Kg. fra England, 20 200 Kg. fra Holland, 3 700 Kg. fra Tyskland og 900 Kg. fra Belgien eller ialt 107 200 Kg. Til Santander kom 5 540 Kg. norsk Øl. For 10 à 12 Aar siden begyndte man at importere ganske meget norsk Øl til Bilbao; men efter nogle Aars Forløb ophørte Importen. Ved at levere god og ensartet Vare, der kan holde sig i Varmen, turde man endnu kunde finde Marked for endel norsk Øl hernede. Det hollandske Øl, der i en Aarrække fandt stor Afsætning, er i de senere Aar overfløjet af det engelske, hvis stigende Forbrug væsentlig skyldes ihærdigt Arbejde fra vedkommende Importørers Side. De spanske Bryggerier har i de sidste Aar forbedret sit Øl betydelig.

Sprit. Druerne i Riojadistriktet havde i 1396 paa Grund af manglende Varme liden Alkoholstyrke og blev som en Følge deraf mindre skikket til Spritproduktion. Druerne var ogsaa tildels for dyre for Destillation. Spritfabrikerne i Rioja har under disse Forholde tildels maattet stanse sin Drift. Den Vinsprit, som i nævnte Egn anvendes til „coupage“, kommer for Tiden fra Alicante og Valencia. For Brændevinstilvirkning og kemiske Formaal benyttes dels spansk Mais dels spansk Vinsprit.

Is. Til San Sebastian indførtes i afvigte Aar 573 Tons norsk Is imod 554 Tons i 1895 og 1 172 Tons i 1894. De øvrige Havne inden dette Distrikt fik ingen Tilførsel af Is i 1896.

Trælast. Til Nordspaniens Havne importeredes Aar 1896 følgende Kvanta saget og hugget Virke:

Importsted.	Fra Norge. m ³	Fra Sverige. m ³	Fra Finland. m ³	Fra Rusland. m ³	Fra Nord- Amerika. m ³	Fra Frankrige. m ³	Ialt. m ³
Bilbao	830	35 310	4 840	1 610	5 020	13 200	60 810
Santander . . .	470	23 890	3 110	—	650	—	28 120
Gijon	—	9 810	—	—	—	4 100	13 910
San Sebastian .	—	4 260	—	—	1 390	—	5 650
Coruna	—	2 200	—	—	1 700	—	3 900
Vigo	—	650	1 320	—	—	—	1 970
Ferrol	—	560	—	—	—	—	560
Tilsammen	1 300	76 680	9 270	1 610	8 760	17 300	114 920

imod i 1895:

Importsted.	Fra Norge. m ³	Fra Sverige. m ³	Fra Finland. m ³	FraNord- Amerika. m ³	Fra Frankrige. m ³	Ialt. m ³
Bilbao. . . .	720	46 090	—	4 650	12 000	63 460
Santander . .	880	28 750	5 720	2 100	1 800	39 250
Gijon	—	6 000	—	580	5 580	12 160
San Sebastian .	970	5 140	—	—	—	6 110
Coruna	—	2 680	—	1 150	—	3 830
Vigo	—	1 060	680	640	—	2 380
Avelés	—	810	—	—	680	1 490
Rivasella . . .	—	—	—	—	900	900
Ferrol	—	610	—	—	—	610
Tilsammen	2 570	91 140	6 400	9 120	20 960	130 190

1894:	Ialt	113 900 m ³	(deraf	2 180 m ³	fra Norge og	84 700 fra Sverige)
1893:	- *)	96 300	- (	- 14 400	- —	- 68 000 —)
1892:	-	122 500	- (	- 30 800	- —	- 79 760 —)
1891:	-	104 000	- (	- 12 520	- —	- 77 630 —)

Der importeredes ialt i 1896 omtrent ligemeget Trælast som i 1894, men henved 15 000 m³ mindre end i 1895. Landets uheldige økonomiske og politiske Tilstand samt de stadig stigende Kurser har formindsket Trælastforbruget, og saalænge Kolonialkrigene vedvarer er Udsigterne derfor ikke meget lyse. Byggevirksomheden i Bilbao og Santander med Op-land har i 1896 været mindre end i de foregaaende Aar. De daarlige Tider har influeret paa den svenske Last, der er Gjenstand for det største Forbrug. Omtrent hele Underskuddet i Forhold til 1895 eller henved 14 000 m³ falder paa den svenske Trælast. Da det under de daarlige Konjunkturer gjaldt at skaffe billig Last, saa blev der importeret lidt mere fransk Last end i 1895, idet den finske Last skal have faldt billigere end den svenske. Det sidstforløbne Aar begyndte og sluttede i Bilbao og Santander med normale Beholdninger. Importen af Høvellast er ophørt som en Følge af de høie Priser og af at de større Importører har Høvlerier.

Af det til Bilbao indførte nordiske Virke var omtrent 20 à 22½ pCt. Planker, 25 à 30 pCt. Battens, 40 à 45 pCt. Bord og 10 pCt. hugget Virke.

De høie Indkjøbspriser i Norden og de opadgaaende Kurser bragte den nordiske Last til at stige hernede. Engrospriserne i Bilbao for nordisk Last varierede efter Kvalitet, Kvantitet og Dimensioner i Aarets Løb fra Pes. 70.00 til 85.00 pr. m³ for usorterede Planker og prima Bjelker og Pes. 65.00 à 75.00 pr. m³ usorterede Battens; Pichtpine solgtes til Pes. 85.00 à 95.00 pr. m³. Angaaende Importen af Kassebord, Telegraf- og Telefonstolper samt Trælastimporten i sin Almindelighed, se Aarsberetningerne for 1894 og 1895. Angaaende Møbler, se Aarsberetningen for 1895.

*) Fransk Trælast er ikke medtaget i nedenstaaende Tal, angivende Totalimporten fra 1891—1893.

De vigtigste Importører af Trælast i Nordspanien er:

Bilbao. Arana y Cia, Francisco Arana y Lupardo, La Compania de Maderas og Viuda de Hilario Lund y Clausen.

Coruna. Eduardo Cervignon, Manuel Nunez og Luis Puig y Marcell.

Ferrol. Nicasio Perez og Antonio Togores.

Gijon. Magnus Blikstad og D. F. Castrillon y Cia.

San Sebastian. José Mr. Mùgica, Ramón Mùgica og Viuda de Manuel Urcola.

Santander. Manuel Casanueva, Leopoldo Pardo Garcia og La Compania de Maderas.

Santona. Sergio Alonso.

Vigo. La Industrial Hispano-Portuguesa, Pereira é Hijo og Janéz Hermanos.

Den samlede Import af Træmasse til Nordspanien udgjorde i 1896 ifølge Toldkammerens Opgaver:

	Til Bilbao. Tons.	Til Pasajes. Tons.	Til Vigo. Tons.	Ialt. Tons.
Fra Norge	420	6 850	50	7 320
- Sverige	1 640	—	—	1 640
- Belgien	1 550	4 040	—	5 590
- England	—	210	—	210
- Tyskland	30	145	—	175
- Frankrige	—	25	—	25
- Holland	10	—	—	10
Tilsammen	3 650	11 270	50	14 970

imod i 1895.

Fra Norge	360	3 440	—	3 800
- Sverige	2 140	4 970	30	7 140
- Tyskland	900	2 790	60	3 750
- Finland	60	290	—	350
- Holland	160	—	—	160
- Frankrige	—	10	—	10
Tilsammen	3 620	11 500	90	15 210

Af norsk Træmasse importeredes i 1894 3 800 Tons, i 1893 4 450 T. og i 1892 2 915 T. og af svensk Træmasse i 1894 4 250 T, i 1893 2 875 T. og i 1892 6 283 Tons.

Som af ovenstaaende Opgave fremgaar, var Totalimporten i 1895 og

1896 omtrent ligestor og oversteg i betydelig Grad Importen i 1894. Aarsagen til den betydelige Indførsel hidrører fornemmelig fra, at Papirfabrikerne paa Grund af de stadig nedadgaaende Priser paa Træmasse har anvendt mindre Filler end i de foregaaende Aar. Da de spanske Toldkamre i sine Opgaver ikke tager Hensyn til Produktionsstedet, men Exportstedet, saa er det umuligt nøiagtig at angive, hvor stor Del de forskjellige Lande har i Træmasseimporten til Spanien. Det kan imidlertid anføres, at de fra Belgien komne Kvanta bestod af tysk kemisk og svensk Masse; til Passages importeredes ogsaa endel belgisk kemisk Masse. Af den fra Norge skibede Masse var en hel Del svensk og den fra tysk Havn (Hamburg) importerede Masse var svensk og tysk. Den engelske Import hidrørte formentlig fra norsk eller svensk Produktion. Finland sendte i 1896 ikke nogen Træmasse til Nordspanien.

Al den til Spanien importerede tyske, belgiske, franske og østerrigske Masse var kemisk. Af den norske og svenske Masse var mindst 10 pCt. kemisk. Træsliberiet i Andoain i Nærheden af Tolosa, der drives med elektrisk Kraft, begyndte at arbejde i afvigte Aar. Dette Træsliberi tilvirker Træmasse for en samme Selskab tilhørende Kartonfabrik. Dets Masse staar langt under den nordiske i Farve, Kvalitet og Fibre. Da Priserne paa Træmasse er gaaet ned, saa har Modtagerne stillet store Fordringer til Massens Kvalitet og Pakning. De nordspanske Papirfabriker har havt tilstrækkelige Bestillinger i hele Aaret; men Priserne har holdt sig lave paa Grund af den skarpe Konkurrence og store Produktion.

Ved Begyndelsen af 1896 noteredes for hvid mekanisk Granmasse af bedste Mærker Frcs. 11.00, for mindre kjendte Mærker Frcs. 10.50 og for mekanisk Aspmasse Frcs. 18.00, og ved Aarets Slutning noteredes for hvid mekanisk Granmasse af gode Mærker Frcs. 11.50 à 12.00 og for mindre kjendte Mærker Frcs. 10.50 à 11.00 samt for mekanisk Aspmasse Frcs. 18.50. For ubleget kemisk Sulfitmasse noteredes Frcs. 20.00 à 23.00 indtil Aarets Slutning, da Priserne steg med 2 Francs; bleget kemisk Sulfitmasse varierede fra 30 til 35 Francs og gik i Aarets Løb op med 2 à 3 Francs. Ubleget kemisk Sodamasse varierede fra 19 til 21 Francs og bleget kemisk Sodamasse fra 25 til 28 Francs.

Disse Priser gjælder pr. 100 Kg. cif nordspansk Havn pr. 3 à 4 Maaneders Akcept.

De nordspanske Træmassefabriker og det nordspanske Træmassemarked i sin Almindelighed er udførlig behandlet i Aarsberetningerne for 1894 og 1895.

De vigtigste Papirfabrikanter og Papirfabriker i Nordspanien er:

1) La Papelera del Cadagua og 2) La Papelera Vizcaina, begge i Vizcaya og lige i Nærheden af Bilbao, 3) La Guadalupe, 4) La Guipuzcoana, 5) La Tolosana, 6) Arcante, Arzá y Cia, alle fire i Tolosa, 7) Arcante Arzá y Cia i Alegria i Nærheden af Tolosa, 8) Irázusta, Zragueta y Cia i Tolosa, 9) Echazarreta y Cia i Irura nær Tolosa, 10) La Salvadora i Villabona i Nærheden af Tolosa, 11) La Papelera Vasco-Belga i Renteria, samt lige i Guipuzcoa, 12) La Navarra i Villava i Nærheden af Pamplona i Navarra, 13) Antonio Lopez de Neira i Vigo i Provindsen Oviedo. Den store Papirfabrik Laurac Bat i Tolosa, som i længere Tid har været standset paa Grund af en Proces, er nu solgt og skal snart begynde at arbejde.

Hestekosøm. Ifølge Opgaver fra Toldkamrene skulde Importen af Hestekosøm til Nordspanien i 1896 have stillet sig saaledes:

	Til Bilbao. Kg.	Til Pasajes. Kg.	Til Santander Kg.	Ialt. Kg.
Fra Norge . .	17 800	20 100	12 500	50 400
„ Sverige . .	—	—	3 500	3 500
„ Belgien . .	63 400	1 000	—	64 400
„ Tyskland . .	31 000	—	4 000	35 000
Tilsammen	112 200	21 100	20 000	153 300

imod i 1895 147 150 Kg., hvoraf henved 78 500 Kg. fra Norge og 68 650 Kg. fra Sverige, og i 1894 222 200 Kg., hvoraf henved 141 000 Kg. fra Norge og 49 000 fra Sverige.

Af ovenstaaende Tal vil sees, at Importen af Hestekosøm var lidt større i 1896 end i 1895. Al den til Nordspanien i det sidste Aar fra Belgien og Tyskland indførte Hestekosøm er norsk og svensk med Undtagelse af de 4 Tons, der er komne fra Tyskland til Santander. Det har ikke været muligt at bringe paa det rene, hvormeget er norsk, og hvormeget svensk Produktion. De spanske Søm vinder stadig større og større Terræn, idet de, begunstigede af høje Kurser og betydelig Told, kan sælges til langt billigere Priser end de norske og svenske, der imidlertid fremdeles er overlegne i Kvalitet. Med Hensyn til Priser og Salgsbetingelser henvises til Aarsberetningen for 1895.

Importører af Hestekosøm i Bilbao:

Viuda de Wenceslao Andersch, Hijos de Leandro Yohn og Antonio Taubman.

Hamret og valset Jern samt Staal. Heraf indførtes til Bilbao 1 840 Tons fra England, 1 387 Tons fra Belgien og 587 Tons fra Tyskland eller ialt 3 814 Tons imod 3 980 Tons i 1895 og 5 910 Tons i 1894.

De høje Kurser har gjort Import af svensk Jern og Staal til Nordspanien vanskelig; et herværende Firma har imidlertid indført henved 15 Tons svensk Valsejern og Smedejern samt 25 Tons svensk Borestaal; sidstnævnte Artikel benyttes væsentlig til Mine- og Stenbrydningsredskaber. Ligeledes har det samme Firma importeret nogle Tons svensk Støbestaal.

Støbegods. Af denne Artikel importeredes til Bilbao 561 Tons fra Frankrige, 471 Tons fra England, 111 Tons fra Tyskland og 104 Tons fra Belgien eller tilsammen 1 247 Tons imod 1 370 Tons i 1895 og 1 230 Tons i 1894.

Maskiner. Af Agerbrugsmaskiner importeredes til Bilbao kun 5 Tons fra England. Denne Slags Maskiner har kun fundet lidet Indpas i Spanien.

Af Kraftmaskiner af alle Slags, med eller uden Kjedler, importeredes til Bilbao 518 Tons fra England, 171 Tons fra Tyskland, 32 Tons fra Belgien og 10 Tons fra Frankrige eller ialt 731 Tons. En stor Del af disse Maskiner var bestemte for Elektricitetsværker.

Af andre Sorter Maskiner og Redskaber fik Bilbao 1 020 Tons fra England, 331 Tons fra Tyskland, 313 Tons fra Belgien og 121 Tons fra Frankrige eller ialt 1 785 Tons.

Af Kabler til elektriske Ledninger importerede Bilbao 67 Tons hvoraf den allerstørste Del kom fra Tyskland.

Kobber. Til Bilbao indførtes 262 Tons fra Tyskland, England og Frankrige. Størstedelen bestod af Kobbertraad til elektriske Anlæg.

Slibestene. Heraf importeredes en Del fra Norge til Bilbao. Saavel af Slibestene som Brynestene turde man finde Afsætning i Indlandet, specielt Valladolid.

Af Cement, Marmor og Bygningssten importeredes til Bilbao ialt 11 950 Tons, væsentlig fra Frankrige, England og Belgien. imod 14 300 Tons i 1895. Størstedelen af de fra disse tre Lande indførte Kvanta var Cement. En herværende norsk Forretningsmand søger indarbejdet Marked for norsk Marmor hernede. Angaaende de for Marmor gjældende Toldsatser etc., se Aarsberetningen for 1895.

Glas og Glasvarer. Bilbao's Import heraf androg til 462 Tons, imod 580 Tons i 1895 og 617 Tons i 1894. Dette Produkt hidføres væsentlig fra Belgien, Tyskland, Frankrige og England.

Af Fajance og Porcelæn indførtes ganske betydelige Kvanta fra England, Holland og Frankrige.

Papir, Pap og Tapeter. Til Bilbao importeredes af Skrive- og Trykpapir 27 000 Kg, væsentlig fra Belgien, Frankrige og Tyskland; af Tapeter 51 000 Kg., væsentlig fra England, Frankrige og Belgien, og af Pap og Indpakningspapir 112 000 Kg., væsentlig fra Tyskland, Belgien og England.

Kul og Koks. Importen heraf udgjorde:

	Kul.	Koks.
Fra England . . .	373 800 Tons.	82 150 Tons.
„ Tyskland . . .	4 300 „	15 500 „
Tilsammen	378 100 Tons.	97 650 Tons.
imod 1895 . . .	348 700 „	74 400 „
1894 . . .	369 800 „	136 400 „
1893 . . .	340 300 „	136 000 „
1892 . . .	334 100 „	99 600 „
1891 . . .	376 900 „	131 700 „

Hele Spaniens Kulproduktion i 1896 androg til 1 929 000 Tons, deraf 1 223 000 Tons i Asturien, 304 000 Tons i Cordoba og 132 000 Tons i Palencia samt Resten i Provinserne Ciudad Real, Sevilla, Leon og Gerona. Asturiens Kulproduktion var i 1893 810 000 Tons.

Af indenlandsk Kul importeredes i 1896 til Bilbao ialt 120 000 Tons, deraf 115 000 Tons søværts fra Asturien og 5 000 Tons fra Leon og Palencia.

Petroleum. Importen af raa Petroleum til Bilbao fra de Forenede Stater androg i 1896 til 4 620 Tons imod 4 450 Tons i 1895, 5 300 Tons i 1894 og 4 740 Tons i 1893. Petroleum faar i de baskiske Provinser stadig skarpere og skarpere Konkurrence med elektrisk Lys.

Export.

Jernmalm. De Miner, hvis Malm skibes fra Bilbao Havn, producerede i 1896 ialt 5 223 000 Tons imod 4 635 000 Tons i 1895 og 4 914 000 Tons i 1894. Af afvigte Aars Produktion exporteredes 4 746 000 Tons til Udlandet og 43 000 Tons til spanske Havne, og 434 000 Tons benyttedes af de i Bilbaoes Nærhed liggende Jernværker. Disse Jernværker forbrugte i 1895 353 000 Tons og i 1894 415 000 Tons Jernmalm.

Exporten til de forskellige Lande fordelte sig saaledes:

	1891. Tons.	1892. Tons.	1893. Tons.
Storbritannien . . .	2 245 613	2 651 313	2 999 907
Holland	631 765	766 302	568 739
Frankrige	342 163	390 319	329 817
Belgien	66 316	75 249	108 039
Forenede Stater . .	30 607	34 164	10 463
Andre Lande	—	1 197	—
Ialt	3 316 464	3 918 544	4 016 965

	1894. Tons.	1895. Tons.	1896. Tons.
Storbritannien . . .	3 072 430	3 172 000	3 429 000
Holland	701 951	610 000	805 000
Frankrige	329 107	293 000	329 000
Belgien	83 485	150 000	131 000
Forenede Stater . .	563	17 000	45 000
Andre Lande	—	3 000	7 000
Ialt	4 187 536	4 245 000	4 746 000

Den allerstørste Del af den fra Bilbao til hollandske Havne skibede Malm gaar til Tyskland. Dette Land importerer ogsaa Bilbaomalm over

Antwerpen. Af den Malm, der i 1896 staar opført under andre Lande, skibedes Størstedelen til Tyskland og Resten til Italien. Den betydelige Tilvæxt i Exporten falder paa Storbritannien og Holland og Tyskland. Udførselen til England har i Løbet af de sidste fem Aar tiltaget med det enorme Kvantum af meget over en Million Tons. Jernmalmexporten fra Bilbao var i 1896 omtrent en halv Million større end i noget tidligere Aar.

Fra de øvrige Havne inden Provinserne Vizcaya, Santander og Guipuzcoa skibedes følgende Kvanta Jernmalm:

	1891.	1892.	1893.
Saltacaballo	Tons —	150 030	153 900
Dicido	—	137 000	97 500
Povena	—	34 530	42 160
Tilsammen Tons	319 200	321 580	293 560

	1894.	1895.	1896.
Santander og Astillero . .	Tons —	200 000	230 600
Saltacaballo	201 420	201 300	194 600
Decido	92 690	32 800	100 300
Povena	31 380	34 000	30 100
Castro-Alén.	—	18 900	301 200
Guipuzcoa	—	9 000	15 200
Tilsammen Tons	325 490	496 000	872 000

Al den fra Castro-Alén og Povena skibede Malm gik til Storbritannien; fra Santander og Astillero skibedes 175 800 Tons til Storbritannien, fra Saltacaballo 178 500 Tons til Storbritannien, 14 330 Tons til Gijon (Spanien) og 1 770 til Antwerpen. Størstedelen af Dacidomalmen exporteredes til England.

Hele Spaniens Jernmalmproduktion udgjorde i 1896 ifølge „La Revista Minera y Metalúrgica“ 6 808 000 Tons imod 5 514 000 Tons i 1895, altsaa en Forøgelse af 1 294 000 Tons i 1896, hvoraf Størstedelen falder paa Provinserne Vizcaya og Santander. Disse to Provinser producerede nemlig i 1896 6 095 000 Tons imod 5 131 000 Tons i 1895. Totalexporten fra hele Spanien til Udlandet androg ifølge „La Revista Minera“ til 5 248 000 Tons i 1895 og 6 253 000 Tons i 1896 eller en Opgang i det sidstnævnte Aar af omtrent en Million Tons. Fra Provinserne Vizcaya og Santander exporteredes i 1896 til Udlandet 5 618 000 Tons. Hele Spaniens Produktion og Export til Udlandet var imidlertid ikke saa lidet større end angivet i nævnte Tidsskrift, idet det af de af Konsulatet indhentede Opgaver fremgaar, at Totalproduktionen og Totalexporten i Provinserne Vizcaya og Santander i „La Revista Minera“ er opført med næsten 300 000 Ton forlidet. Til England importeredes i 1896 ialt 5 504 000 Tons, hvoraf 4 797 900 Tons fra Spanien og henved 4 200 000 Tons fra Vizcaya og Santander.

Spaniens Produktion og Export af Jernmalm har i 1896 været større end nogensinde før. Mange nye Miner er under Aarets Løb sat i Drift. Hvad specielt Provinserne Vizcaya og Santander angaar, vil man se, at Exporten fra Castro-Alén, som begyndte i 1895, er meget betydelig. Dico-minerne har ogsaa produceret betydelig mere i 1896 end i 1895. Hvad endelig selve Bilbaomalmfeltet angaar, saa har Produktionen været meget større end noget tidligere Aar.

Det sidstforløbne Aar skal have været et af de bedste Aar i anden Halvdel af dette Aarhundrede for den spanske Bergverksdrift. Der har været livlig Efterspørgsel efter de fleste Sorter spanske Malme, og Exporten har hele Aaret været begunstiget af overmaade høje Kurser. Det nye Op-sving i Jernindustrien havde tilfølgelivlig Efterspørgsel efter spansk Jernmalm, og ved Aarets Slutning skal Efterspørgselen have været større end Tilbudet. Man benyttede sig i Bilbao og Santander af Stigningen i Prisen paa Jernmalm til at afslutte en Mængde Kontrakter for 1897, saaat en stor Del af dette Aars Produktion allerede var bortkontraheret ved indeværende Aars Begyndelse. Udførselen fra Vizcaya og Santander vil saaledes formentlig ogsaa iaar blive ganske betydelig.

Salgspriserne var f. o. b. Bilbao pr. engelsk Ton.

1896.

	Campanil superior.	Campanil.	Rubio superior.
Januar .	8 sh. 9 d—9 sh. 3 d	8 sh.—8 sh. 6 d	7 sh. 3 d—7 sh. 9 d
April . .	8 sh. 9 d—9 sh. 3 d	8 sh.—8 sh. 6 d	7 sh. 6 d—8 sh.
Juli . . .	8 sh. 3 d—8 sh. 6 d	7 sh. 9 d—8 sh.	7 sh. 6 d—7 sh. 9 d
Oktober .	8 sh. 3 d—8 sh. 6 d	7 sh. 9 d—8 sh.	7 sh. 6 d—7 sh. 9 d
Januar 97	9 sh. 3 d—9 sh. 6 d	8 sh. 3 d—8 sh. 6 d	8 sh 5 d—9 sh.

	Rubio inferior.	Røstet Carbonat.
Januar . .	6 sh. 3 d—7 sh.	7 sh. 9 d—8 sh. 3 d
April . . .	6 sh. 9 d—7 sh. 3 d	8 sh.—8 sh. 6 d
Juli	6 sh. 9 d—7 sh. 3 d	8 sh.—8 sh. 6 d
Oktober . .	6 sh. 9 d—7 sh. 3 d	8 sh 9 d—8 sh. 10½ d
Januar 97	6 sh. 9 d—7 sh. 6 d	8 sh. 6 d—8 sh. 9 d

1895.

	Campanil superior.	Campanil.	Rubio superior.
April . . .		8 sh.—8 sh. 3 d	7 sh.—7 sh. 3 d
Juli	8 sh. 9 d—9 sh.	8 sh. 3 d—8 sh. 6 d	7 sh.—7 sh. 6 d
September	8 sh. 3 d—8 sh. 6 d	7 sh. 9 d—8 sh.	7 sh.—7 sh. 6 d
December	8 sh. 9 d—9 sh. 3 d	8 sh.—8 sh. 6 d	7 sh. 3 d—7 sh. 9 d

	Rubio inferior.	Røstet Carbonat.
April	6 sh.—6 sh. 9 d	7 sh. 9 d—8 sh.
Juli	6 sh.—6 sh. 9 d	7 sh. 9 d—8 sh.
September	6 sh.—6 sh. 9 d	7 sh. 9 d—8 sh.
December	6 sh. 3 d—7 sh.	7 sh. 9 d—8 sh. 3 d

Som heraf fremgaar, har Priserne paa Rubio og røstet Carbonate steget særdeles meget i 1896. Da Mineeierne sælger sin Malm i Guld og betaler Arbeidsløn i Sølv, saa har ogsaa de høje Vexelkurser paa Udlandet forøget deres Fortjeneste i betydelig Grad. Paa den anden Side bragte det stadige Regnveir, der raadede i Løbet af hele andet Halvaar af 1896, Produktionsomkostningerne til at stige. Da Malmbrydningen for en stor Del er bortkontraheret, saa var det tildels Kontraktørerne, som led mest herved.

Jern- og Staalindustrien. Produktionen af Jern og Staal i Nordspanien var i 1896 som følger:

Jernverkernes Navn.	Rujern. Tons.	Bessemer Staal. Tons.	Siemens Staal. Tons.	Forarbejdet Jern og Staal. Tons.
Altos Hornos	80 400	43 400	7 600	57 100
Vizcaya	89 700	19 100	16 400	41 100
San Francisco	20 000	—	—	—
Fabrica de Mieres	15 600	—	6 000	14 600
Duro y Cia.	25 000	—	12 000	14 000
Moreda y Gijon	12 000	—	—	8 500
Vinda de Uregoitia é Hija	3 700	—	—	2 500
Tilsammen	246 400	62 500	42 000	137 800

Jernverkerne Altos Hornos, Vizcaya og San Francisco ligger i Vizcaya, Viuda de Urigoita é Hijas Jernverk i Alava og de tre øvrige i Asturien. De tre førstnævnte store Jernverks Rujernproduktion udgjorde i 1896 ialt 189 000 Tons imod 178 000 Tons i 1895, 175 000 Tons i 1894 og 205 000 Tons i 1893.

I forrige Aar blev Specialtarifen for Jernbanemateriel indført fra Udlandet ophævet. De store Forventninger, der knyttede sig til denne Beslutning, gik imidlertid ikke strax i Opfyldeelse. Aarsagen til, at Ophævelsen af Specialtarifen for Jernbanemateriel i 1896 ikke havde nogen større Virkning paa Landets Staal- og Jernindustri, turde imidlertid kunne søges i den Omstændighed, at Loven først blev promulgeret i Aarets anden Halvdel.

Spaniens Export af Rujern stillede sig saaledes:

	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.
Italien . . . Tons	16 572	14 650	19 908	11 940	5 800
Tyskland . . . "	7 480	7 156	8 943	6 080	7 600
England . . . "	13 752	1 005	6 435	680	2 900
Frankrige . . . "	16 593	6 983	6 299	1 210	600
Holland . . . "	7 929	1 192	3 133	220	4 850
Belgien . . . "	10	980	1 729	2 170	2 000
Andre Lande . . "	—	—	25	30	50
Summa Tons	62 036	31 966	46 472	22 330	23 800

Vin. Vinmarkerne i Rioja led i Aarets første Maaneder af vedvarende Tørke, som i Aarets anden Halvdel afløstes af stagigt Regnveir. Disse Omstændigheder indvirkede uheldigt paa Vinhøsten, som gav mindre tilfredsstillende Resultat, saavel hvad Kvalitet som Kvantitet angaar. Kvaliteten blev saaledes middelmaadig. De større Vindyrkere, der driver Vinavlen og Vintilvirkningen rationelt, turde imidlertid ogsaa fra det sidstforløbne Aars Høst bringe gode Vine paa Markedet.

Nordspansk Rødvin synes at vinde større og større Indpas i Norge og Sverige. Transitsendelserne fra Bilbao skal have tiltaget i det sidste Aar. Fra Bilbao og Santander sendtes pr. direkte Skib til Norge 5 500 Kg. i 1896 imod 6 600 Kg. i 1895. Vinexporten fra Pasajes androg i 1896 ialt til 125 050 100 Liter, hvoraf 122 368 000 til Frankrige, 1 175 000 til Argentina, 679 000 til Uruguay, 387 500 til Belgien, 268 000 til Brasilien, 75 500 til England, 52 400 til Tyskland, 26 800 til Sverige, 16 900 til Norge, og 1 000 Liter til de forenede Stater. Fra Bilbao udførtes ialt 1 764 000 Liter, deraf 634 000 til Cuba 403 000 til Frankrige, 323 000 til Holland og 175 000 Liter til England og Resten til forskellige Lande.

De betydeligste Vinexportører i Nordspanien er:

„Compania Vinicola del Norte de Espana“, 1ste Klasses Hus. Vin af meget gode Kvaliteter. Vinlagere i Haro og Kontorer i Bilbao og Haro. Udskibningssted: Bilbao og Pasajes.

Bodega Franco — Española, 1ste Klasses Hus under Ledelse af fransk Chef. Vinlagere i Logrono i Provinsen af samme Navn.

„La Rioja Alta“, 1ste Klasses Hus under Ledelse af franske Bessyrere. Vin af meget gode Kvaliteter fra egne Vingaarde. Lager i Haro.

R. Lopez de Heredia y Cia, 1ste Klasses Hus under Ledelse af Eierne. Meget gode Kvaliteter. Vinlager i Haro.

Marquis de Riscal, Spaniens første Hus i Rødvine. Vinsens Behandling forestaaes af Franskmænd. Vinen hidrører fra egne Vingaarde og er af udmærket god Kvalitet. Vinlager („Bodega“) i El Ciego i Provinsen Alava. Hovedkontor i Madrid. Agent i Bilbao Teodoro de Maruri.

Felipe Ugalde, 1ste Klasses Hus under Ledelse af Eierne. Meget gode Kvaliteter fra egne Vingaarde. Vinlager i Haro og Export fra Bilbao.

Alle disse Firmaer exporterer paa Fad og Flasker; men intet af dem skal levere Etiketter for Vin, som udføres paa Fad.

Santander. Enrique L. Barredo, Luis Martinez, Saro & Pardo og José Uscudun, alle første Klasses Huse.

De nævnte Firmaer exporterer kun Vin paa Fad og udleverer i Almindelighed ikke Etiketter.

Pasajes. Bovieau & Andricu, P. Lardy Chapins, Leon Galopin, Garcia é Hijo, Elie Lale, J. Lardy, Viuda de Meric, Leuchardt Parlier & Kruger og A. Vigier.

Kornhøsten gav i Nordspanien, som i hele Spanien overhovedet, meget daarlig Afkastning, og man har maattet indføre store Kvanta Hvede.

Fiskekonserver. I de nordspanske Fiskerbyer findes der en Mængde Fabriker for Konservering af Fisk. Hertil benyttes især Besugo, Atun og Sardiner.

Over Bilbao exporteredes der i 1896 ialt 530 000 Kg., deraf 313 000 til Cuba og 147 500 til Frankrige.

De allervigtigste og respektableste Exportører af Fiskekonserver i Nordspanien er:

Bermeo (Vizcaya) Hijos de A. Belaustegui og Mauricio Brieu.

Castro-Urdiales (Santander) Dionesio Martines, Manuel Ortiz, Viuda de Salvaney é Hijos og Ocharan Zuigo y Cia.

Figueras de Castropol (Oviedo) Leandro M. Acevedo, Placido L. Acevedo og José A. Castro.

Laredo (Santander) Alesanco y Paisan, Alonso Barcena Ojeda y Cia, Viuda de A. Dehesa y Cia, Zuillaga Llama y Cia, A. Lopez y Cia, Viuda de S. Montes og Oejo y Urriticoechea.

Lequicio. (Vizcaya) Mauricio Brieu.

Plencia. (Vizcaya) Gaminde y Cia, (Specialitet Bonito.)

Santona (Santander) Albo y Arredondo og Jose de la Fragua.

Vigo (Pontevedra). Alonso Hermanos, Leopoldo Lamberti, Dario Lamciro, Alonso Terrer y Cia og Juan Zapias en liq^{on}.

Uld. Af uvasket Uld udførtes fra Bilbao 2 353 000 Kg., hvoraf den allerstørste Del til Frankrige. Exporten heraf androg i 1894 til 693 000 Kg. og i 1895 til 933 000 Kg.

Fjær. Bilbao's Export af denne Artikel androg til 18 000 Kg., deraf over to Trediedele til Norge.

Cigaretpapir. Den store Papirfabrik „Vizcaina“ i Nærheden af Bilbao tilvirker store Kvanta Cigaretpapir, især for det spanske Tobakskompagni. Fra Bilbao exporteredes 117 000 Kg. hovedsagelig til Cuba og Frankrige.

Tjære, Ammoniak etc. Af Subprodukter, udvundne ved Koks-fabrikation, udførtes fra Bilbao 1 630 000 Kg. imod over to Millioner i 1895 og halvanden Million i 1894. Denne Artikel skibes især til Frankrige.

Elektriske Anlæg. Elektriciteten har i de sidste Aar fundet stor Udbredelse i Spanien og især i de baskiske Provinser, hvor der er stor Overflod paa Vandkraft. Desuden har den Omstændighed, at der i de

mindre Byer og Landsbyer før næsten aldrig fandtes Gasværk, lettet Indgangen af elektrisk Lys. Da der i de baskiske Provinser ofte er mere Vandkraft end nødvendig til elektrisk Lys, saa anvender man den overskydende Kraft i Smaaindustriens Tjeneste, en Fremgangsmeade, som det i Norge og Sverige turde være af Interesse at betjene sig mere af. I de baskiske Provinser findes der nu næsten ikke en Landsby, hvor man ikke har elektrisk Lys, ja i enkelte Smaabyer har man to à tre konkurrerende Selskaber. Det elektriske Lys har i disse Smaabyer fundet Indpas selv i Arbeidernes Boliger, og det er en ren Sjeldenhed at se Petroleumlamper. Prisen skal være forholdsvis lav. Af Billighedshensyn træffer man i de fleste Tilfælde Overenskomst om Betaling af en bestemt Pris for et vist Antal Lamper pr. Maaned; det er kun i de større Byer, at Elektricitetsmaalere har fundet Indpas.

Elektricitet anvendes i Spanien foruden til Lys ogsaa til Kraft- og Baneanlæg. I Spanien benyttes til Lys og Kraft mest høispændt Vexelstrøm; Autoriteterne lægger nemlig som oftest ingen Vanskeligheder iveau for Ledning af høispændt Strøm paa offentlige Veie, selvom Spændingen, hvilket ofte er Tilfældet, er 2 000 à 4 000 Volt. Desuagtet indtræffer sjelden Ulykkestilfælde.

Der er i Spanien et stort Arbeidsfelt paa Elektricitetens Omraade. Hidtil har omtrent udelukkende udenlandske Firmaer arbeidet i denne Branche hernede. Spaniolerne har paa Elektricitetens Felt kun befattet sig med Fabrikation af Glødelamper og selv det i en temmelig begrænset Maalestok. De vigtigste Firmaer, der arbejder i Elektricitetsbranchen i Spanien, er de verdensbekjendte Firmaer „Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft“ og Siemens & Halske i Berlin og Schuckert & Co. i Nürnberg, de schweiziske Firmaer Maschinenfabrik Oerlikon og Brown Boveri & Cie, det engelske Firma Jackson Brothers og Fabius Henrion & Cie i Nancy. De tre store tyske Firmaer har for lang Tid siden overfløiet sine Konkurrenter, og de fleste større Anlæg udføres nu af disse. Størstedelen af de Ingeniører, der befatter sig med elektriske Anlæg i Spanien, er Tyskere. Næsten alt elektrisk Materiel, der anvendes i Nordspanien, saavel Turbiner, Dampmaskiner og Dampkedler som Glødelamper, Kabler og andet Ledningsmateriel kommer fra Tyskland. De tyske Elektricitetsfirmaer tager nemlig, ligesom Tyskerne overhovedet hernede, alt hvad de kan fra sit eget Hjemland.

Den første elektriske Sporvei i Spanien, nemlig fra Bilbao til Santurce paa venstre Side af Floden Nervión, blev aabnet i 1895, og forrige Aar er den elektriske Sporvei fra Bilbao til Algorta paa Flodens høire Side blevet færdig. Begge disse Sporveje er anlagt af det store tyske Firma „Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft“ i Berlin og cies nu af det spanske Aktieselskab „Compania Vizcaina de Electricidad“. Banen fra Bilbao til Santurce er 14.4 Km. lang og har ét Spor og 13 Sporskifter. Sporvidden er 1 365 mm. Den største Stigning er 54 ‰ paa en Længde af 69 Meter. Banen fra Bilbao til Algorta, der er 15.8 Km. lang, har et Spor og 10 Sporskifter. Selskabet har 31 Personvogne med Motorer, 70 Tilkoblingsvogne, 8 Godsvogne og 26 Tilkoblingsvogne for Godstrafik.

Jernbanen fra Bilbao til Santander blev ifjor aabnet for Trafik. Denne Jernbane, der forbinder de to største nordspanske Byer, vil blive af stor Betydning for Distriktets Udvikling.

Havnearbejderne i Bilbao. Ingeniørerne finder, at det System, som man nu anvender ved de ydre Havnearbejder, er meget hensigtsmæssigt. Breakwateret og Modmoloen har saaledes ikke i den særdeles stormfulde Vinter taget nogen Skade. Ved Slutningen af forrige Sæson var der færdigbygget omtrent 300 Meter af Breakwateret, der gaar ud fra Santurce; og man haaber at faa konstrueret 200 Meter mere i denne Sæson. Hvad angaar Modmoloen fra Algorta, saa er Størstedelen af dens Stenfundament nu færdig. Af Overbygningen, der begyndte i Sommeren 1895, havde man ved Slutningen af forrige Sæson konstrueret 120 Meter.

Finantser. Det sidstforløbne Aar har været meget ufordelagtigt for de spanske Finantser. De tvende Kolonialkrige, især Krigen paa Cuba, har tilintetgjort for lang Tid de Forhaabninger, som Bedringen i den finansielle Stilling havde fremkaldt. Før Cubakrigens Udbrud viste Budgettet sig langt fordelagtigere, og der var betydelig Efterspørgsel efter spanske Statspapirer fra Udlandet. Budgettets Deficit var ved Besparelser i Udgiftposterne og bedre Forvaltning af Indtægterne reduceret til forholdsmæssig lave Ziffre. Man amortiserede sin Gjæld og anvendte større Summer til Jernbaner, Havne etc.

Den spanske Statskasse vil formentlig, selvom Oprøret paa Cuba bliver fuldstændig underkuet i en meget nær Fremtid, maatte betale en Del af de Beløb, der er nødvendige til Renter og Amortisation af Cubas Statsgjæld. Da Spanien imidlertid er et rigt Land med mange Resourcer, og det spanske Folk er meget nødtørftigt og har faa Behov, saa vil forhaabentlig Spanien ogsaa denne Gang inden forholdsvis kort Tid kunne bringe sine Finantser i Orden, naar det blot snart lykkes at tilendebringe de to ulykkelige Kolonialkrige. Spanien turde besidde større Resourcer, end man i Almindelighed er tilbøjelig til at antage. Det store indenlandske Statslaan, der blev optaget i November forrige Aar, vidner fordelagtig herom. Endskjønt denne Kreditoperation foretoges under alt andet end gunstige Forholde, saa overtraf Tegningen alle Forventninger, og Indbetalingen af de tegnede Beløb skeede med stor Lethed. Paa Grund af det udenlandske Pengemarkeds Stilling og Kolonialkrigenes Gang viste det sig forbundet med Vanskelighed at faa afsluttet det store Laan paa Tusinde Millioner Pesetas, som Cortes havde bemyndiget Regjeringen at optage hos indenlandske og udenlandske Kapitalister. Da man imidlertid behøvede Midler til Krigen paa Cuba, saa besluttede man sig i Begyndelsen af November til at optage et indenlandsk Statslaan paa 400 Millioner Pesetas, fordelt paa 800 000 Obligationer à 500 Pesetas, lydende paa Ihændehaven og med en aarlig Rente af 5 pCt., betalbar pr. Kvartal. Obligationerne er fri for alle Afgifter og skal amortiseres i otte Aar. Regjeringen fandt imidlertid, at den for Tiden kun behøvede 250 Millioner Pesetas og lod derfor den 16de November gennem den spanske Bank (Banco de Espana) kun negociere Obligationer for denne Sum, men forbeholdt sig i Tilfælde af Overtegning Adgang til at forhøje Beløbet. Emissionen fandt Sted efter en Kurs af 93 pCt. og med Betaling af 10 pCt. den 16de November, 25 pCt. den 25de s. M., 40 pCt. den 25de December 1896 og 25 pCt. den 15 Januar 1897. Den spanske Bank paatog sig Betaling af Renter og Amortisation, til hvis Dækkelse den er bemyndiget til at tilbageholde det fornødne Beløb af de indbetalte Toldafgifter. Den kubanske Statskasse modtager de Beløb, som Emmissionen af Obligationerne producerer, i Egenskab af Laan af den spanske Statskasse.

Emissionen overtraf alle Forventninger. Laanet aabnedes nemlig for 250 Millioner med Adgang til at forhøje det til 400 Millioner, og man begjærede Obligationer for 594 Millioner Pesetas. Af dette Beløb falder 305.5 Millioner paa Madrid, 77.8 Millioner paa Barcelona og 37.7 Millioner paa Vizcaya (sc: Bilbao).

Ved Bedømmelsen af Spaniens økonomiske Evne maa man ogsaa tage i Betragtning, at Spaniolerne siden Konversionen af den spanske Statsgjæld Aarene 1882 til 1883 og af den kubanske Statsgjæld i 1886 har indkøbt en Mængde spanske Statspapirer.

Spaniens flydende Statsgjæld (la deuda flotante) udgjorde den 1ste Januar 1897 ialt 457 346 000 Pesetas.

Krigene paa Cuba og Filippinerne, Opgang i Pengeprisen, Oprøret paa Creta etc. har influeret i høi Grad paa de spanske Statspapirer, hvis Kurs i 1896 var underkastet stadige Oscillationer. „Interior“ og „Exterior“ tabte saaledes fra Udgangen af 1895 til Udgangen af 1896 4.95 og 0.80 pCt. Værre endnu gik det „billets de Cuba“ til 6 pCt. og 5 pCt., som gik ned med henholdsvis 9.10 og 11.95 pCt.

I Forbindelse hermed hidsættes Fortegnelse over de høieste og laveste Noteringer paa de rentebærende spanske Statspapirer „Exterior“ og „Interior“ paa Madriderbørsen:

	1895.		1896.	
	4 pCt. „Exterior“.	4 pCt. „Interior“.	4 pCt. „Exterior“.	4 pCt. „Interior“.
Januar . .	82.20	72.65	75.25	66.60
	80.95	72.10	72.95	64.15
Februar . .	84.10	75.50	75.10	64.95
	82.20	72.40	73.30	63.95
Marts . .	84.10	75.00	74.55	63.50
	81.50	70.60	71.70	61.70
April . .	82.85	72.65	74.35	63.00
	79.80	69.50	72.00	61.00
Mai . . .	82.00	71.35	75.00	63.30
	80.10	69.80	74.15	62.25
Juni . . .	81.50	70.70	76.90	64.30
	78.40	66.85	74.90	63.05
Juli . . .	78.95	68.50	76.20	63.75
	77.70	67.40	75.40	63.20
August . .	77.70	68.10	77.10	64.85
	76.30	67.10	75.60	63.25
September .	81.15	69.90	77.45	65.55
	77.90	68.10	76.40	64.50
Oktober . .	80.05	69.50	75.70	64.10
	77.00	67.85	72.20	61.15
November .	78.10	68.50	73.85	62.55
	76.95	67.95	72.45	61.40
December .	77.30	68.25	75.60	62.95
	74.50	66.90	72.80	61.55

Aktierne i den spanske Bank (Banco de Espana) er gaaet ned noget, omend ubetydeligt. Aktierne i Tobak- og Fyrstikkompagnierne har været

de mest efterspurgte Papirer. De første steg 17.50 pCt. og de sidste 34.50 pCt. Aktier i de fleste andre store Foretagender er enten forblevet stationære eller gaaet lidt ned. Bilbaos økonomiske Tilstand vedbliver at være meget god.

Vexelkurser. Spaniens Omsætning med Udlandet i 1896 maa karakteriseres som tilfredsstillende. Exporten tiltog i høi Grad og oversteg betydelig Importen i Værdi. Af Landets vigtigste Exportartikel Vin udførtes for 131 Mill. Pesetas i 1896 imod 103 Mill. i 1895 og 63 Mill. i 1894. Endskjønt Handelsbalancen med Udlandet var gunstig, holdt Kurserne paa Udlandet sig hele Aaret meget høje og var underkastet stadige Fluktuationer; betydelige Beløb gik nemlig ud af Landet i Form af Renter og Dividender, og en Mængde spanske Statspapirer vendte tilbage fra Udlandet.

De høieste og laveste Kurser paa Madrids Børs for Avistavexler noteredes saaledes:

1895.			
	Vexler paa Paris.		Vexler paa London.
		pCt. Præmie	Pes. 28.25 pr. £
Januar . . .	12.40	- —	- 27.74 —
	10.25	- —	- 27.76 —
Februar . . .	11.00	- —	- 27.38 —
	8.40	- —	- 27.75 —
Marts . . .	10.25	- —	- 26.99 —
	6.90	- —	- 28.83 —
April . . .	14.30	- —	- 27.85 —
	10.25	- —	- 28.38 —
Mai . . .	15.00	- —	- 28.25 —
	12.00	- —	- 29.63 —
Juni . . .	17.25	- —	- 28.36 —
	12.50	- —	- 29.70 —
Juli . . .	18.00	- —	- 29.00 —
	15.10	- —	- 30.05 —
August . . .	18.90	- —	- 29.70 —
	17.60	- —	- 29.81 —
September . .	18.35	- —	- 29.43 —
	16.45	- —	- 29.90 —
Oktober . . .	18.45	- —	- 29.37 —
	16.40	- —	- 29.98 —
November . .	18.75	- —	- 29.70 —
	17.90	- —	- 30.81 —
December . .	22.25	- —	- 29.80 —
	18.20	- —	- — —

1896.			
	Vexler paa Paris.		Vexler paa London.
		pCt. Præmie	Pes. 31.02 pr. £
Januar . . .	23.00	- —	- 30.40 —
	20.15	- —	- 30.55 —
Februar . . .	21.00	- —	- 29.83 —
	18.50	- —	- 30.38 —
Marts . . .	20.45	- —	- 29.70 —
	17.95	- —	- — —

	Vexler paa Paris.			Vexler paa London.		
			Præmie	Pes.		pr. £
April	19.30	pCt.	—	30.18		—
	18.50	-	—	29.81		—
Mai	19.10	-	—	29.96		—
	18.25	-	—	29.75		—
Juni	18.60	-	—	29.88		—
	18.00	-	—	29.68		—
Juli	19.60	-	—	30.06		—
	17.80	-	—	29.65		—
August . . .	20.60	-	—	30.34		—
	19.00	-	—	29.97		—
September .	21.00	-	—	30.37		—
	19.00	-	—	29.93		—
Oktober . . .	26.50	-	—	31.60		—
	21.00	-	—	30.37		—
November . .	27.00	-	—	31.96		—
	23.80	-	—	31.37		—
December . .	26.15	-	—	31.95		—
	24.15	-	—	31.32		—

Præmien paa Francs var ved Slutningen af 1894 11.33 pCt., 1893 23 pCt., 1892 17.50 pCt., 1891 11.65 pCt. og 1890 2 à 3 pCt.

Diskontoen i Madrid var i første Halvaar $4\frac{1}{2}$ og i sidste Halvaar 5 pCt. Gjennemsnitsdiskontoen var i 1896 4.78 pCt., 1895 4.61 pCt., 1894—1893 5 pCt., 1892 4.95 pCt., 1891—1887 4 pCt.

Sundhedstilstanden inden dette Distrikt var tilfredsstillende. I Bilbao forekom dog en hel Del Tilfælde af Kopper. Dødelighedsprocenten i Bilbao var i 1895 29.9 og i 1896 33 pr. Tusind. Næsten 42 Procent af Dødsfaldene rammer Børn under tre Aar.

Norske og svenske Firmaer i Nordspanien:

Bilbao. Andrés Amland, Skibsmægler, La Compania de Maderas, Trælastimportør, Carlos Jensen, Maskinlager, Viuda de Hilario Lund y Clausen, Klipfisk-, Rogn- og Trælastimportører og Schmeing y Cia, Klipfisk- og Rognimportører.

Santander. Hilario Blix, Skibsmægler og Kulforretning, La Compania de Maderas, Trælastimportør, Mowinkel y Balbontin, Klipfisk- og Rognimportører, og E. Tonning, Skibsmægler og Rognimportør.

Gijon. Magnus Blikstad, Trælastimportør og Carlos Jensen, Maskinlager.

San Sebastian. Harald Lindberg, Agent i Træmasse og Importør af Rogn, Hesteskosøm m. m.

O. Skybak,
kst.

Calcutta.

Aarsberetning dateret 31 Mai 1897.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 3 norske Skibe dr. 4 375 Ton og i Ballast 9 dr. 8 321 Ton, ialt 12 dr. 12 696 Ton, hvoraf Dampskibe 4 dr. 6 678 Ton. Bruttofragter £ 9 580, Rs. 7 700.

Der afgik til fremmede Lande med Ladning 11 dr. 9 477 Ton, hvoraf Dampskibe 2 dr. 3 935 Ton Bruttofragter £ 17 280. Erlagte Konsulat-afgifter af norske Skibe ved Hovedst. Rs. 575. 9. 4, af svenske ved do. Rs. 30. 3, ialt Rs. 605. 12. 4.

Paa Grund af Pesten paa Vestkysten samt Hungersnøden vil Stats-udgifterne for Aaret blive større end beregnet.

Regjeringen har holdt fast ved det i 1893 indførte System at holde de indiske Mynter lukket for privat Myntning. Indførsel af ædle Metaller til Calcutta er tiltaget betydelig, hvilket tilskrives midlertidigt Ophør af Forretninger i Bombay paa Grund af Pesten.

Kursen paa Sterling var i 1896 atter underkastet voldsomme og næsten daglige Fluktuationer og bevægede sig fra 1 sh. til $1\frac{1}{4}$ 1 sh. $3\frac{25}{32}$. Mod Aarets Slutning var Tendentsen stigende.

Pesten brød først ud i Bombay og spredte sig siden over en stor Del af Indiens vestlige Side. Store Anstrængelser blev gjort af Regjeringen for at standse den. Da den hede Aarstid begyndte, aftog Sygdommen betydelig og den haabes at ville uddø.

Hungersnøden, forårsaget ved Mangel paa Regn i flere Distrikter, kunde, forsaavidt dens Udstrækning angaar, ikke tilfulde opfattes før efter Sydvestmonsunen i September. Betydelig Hjælp ydes af det Offentlige og Private. I det nye Aar har der heldigvis været overflødig Regn, og Snefaldene i Himalaya ønses at have naaet det sædvanlige, hvorfor en normal Regnsæson kan ventes.

Til Calcutta ankom 1 576 Skibe, dr. 1 900 709 T. Heraf var 5 norske Dampskibe og 7 Seilskibe dr. 12 696 T. og 5 svenske Skibe dr. 912 Ton.

Seilskibene gik til Kolonierne. Af Dampskibene førte et en Ladning Jute til Dundee, de øvrige Kul til indiske Havne. Et norsk Seilskib, „Carmen“, synes at være totalt forlist med Besætning paa Reise fra Port Natal hid.

Regjeringen har bestemt, at efter 1 Juli 1897 alle Skibe skal indtage Ladning for Udgaende i Kidderpore Docks; Losning kan fremdeles ske ved Kaierne, men derefter skal Skibene gaa i Dokkerne for at indtage Ladning.

De underordnede Havne i Bengalen besøgte af følgende Antal Skibe :

		Fra Udlandet.	Kystfart.
Chittagong . .	27 dr.	42 743 Ton	1 105, 355 299 Ton
Balasore . . .	5 -	7 493 -	980, 219 339 -
Cullack . . .	15 -	24 155 -	75, 124 115 -
Puri . . .	22 -	29 807 -	23, 28 224 -
Naraingung . .			625, 80 618 -

Fragtmarkedet var lavt i Aaret. Der betaltes for

	høiest	lavest	
Ris . .	13 sh. 9 d	7 sh. 6 d	) pr. Ton (S/S London.
Linfrø . .	16 sh. 3 d	7 sh. 6 d	
Jute . .	18 sh. 9 d	10 sh.	
The . .	30 sh.	23 sh. 9 d	

Som et Tidernes Tegn kan anføres, at af de to tyske Dampskibslinier, der underholder Fart fra Nordtyskland til Calcutta, det ene, Hamburg Calcutta Steam ship Company, trækker sig tilbage og kundgjør at ville likvidere.

Et stort Antal Dampskibe sysselsættes nu med Transport af indisk Kul fra Calcutta til andre Havne i Indien. 107 Ladninger Kul skibedes fra Calcutta til indiske Havne, Singapore, Ceylon etc., hvoraf 133 999 Tons til fremmede og 544 581 til indiske Havne. Den indiske Kulindustri er bleven stimuleret ved Aabning af nye Gruber af kapitalstærke Selskaber i Distriktet Manbhoo.

Der foregaar ogsaa en betydelig Trafik med Leverance af Bunkerkul til Dampskibe, der lader i Calcuttas Havn, 426 690 Tons aarlig, hvilket viser, at indisk Kul vinder Popularitet, utvivlsomt fordi det er billigere end indført Kul.

Pengemarkedet blev meget stramt i 2den Halvdel af 1896. Minimums-diskontoen for Bengalens Bank steg til 10 pCt. Blandt andre Følger af Pengemarkedets Stringents var Ophobningen af store Oplag af Importvarer, især Lancashire Bomuldsvare, paafulgt af betydelige Fallissementer af indfødte Handlere. En Krise og Panik bemægtigede sig ogsaa Aktiemarkedet. 3½ pCt. Statspapirer, der stod i 111 (11 pCt. Præmie) faldt under pari. De solideste Aktieselskabers Aktier gik i nogle Tilfælde ned med 50 pCt. og de almindelige Slags Industripapirer kunde for en Tid næsten ikke sælges. Uagtet Handelens i det Hele ufordelagtige Karakter viser Indførselen en Tilvæxt. Norges og Sveriges Andel heri kan ikke sees, da alt derfra kommer paa indirekte Vei.

Indførselen af Agerbrugsredskaber er tiltaget fra Rs. 554 110 til Rs. 681 042 formedelst større Efterspørgsel efter „Pickaxes“, Skuffer (Kodallies) etc. til Arbejder for Afhjælp af Hungersnøden.

Værdien af Isenkram- og Knivsmedvarer tiltog og udgjorde ca 5 Mill. Rs. Tilvæksten faldt paa engelske Varer, hvorimod tyske Varer a denne Slags synes at gaa tilbage.

Af Metaller var Indførselen i Tons: Messing 143, Kobber 6 427, Jern 89 642, Bly 4 492, Staal 33 016, Tin 1 367, Zink 2 437, Kviksølv lb 139 650.

Indførsel af Jernbanemateriel naaede en hidtil uhørt Høide, grundet paa Anlæg af nye Baner og Udvidelser. Værdien af Importen var Rs. 11.7 Mill.

Værdien af Indførselen af Fyrstikker til Calcutta var fra Storbritanien Rs. 6 422, fra Belgien og Tydskland, (især svensk-norske indført via Hamburg etc.) Rs. 381 605, Japan, Straits etc. Rs. 172 032, ialt Rs. 560 059 mod i 1895--96 Rs. 970 950. Nedgangen i skandinaviske Fyrstikker tilskrives, at Markedet er overfyldt ved store Indførsler i 1895. Der gaar her et Rygte, for hvis Paalidelighed ikke indestaates, at Træ passende for Fyrstikker begynder at mangle i Japan. Heller ikke har Kvaliteten af japanske Fyrstikker forbedret sig, og der synes Udsigter for vore Fabriker til mindre Konkurrence fra den Kant. Forsøgene paa at fabrikere Fyrstikker i Indien ved Maskiner synes ikke at have faldt heldigt ud.

Export. Der udførtes af Bomuld fra Bengalen 3 400 Tons.

Indigo-høstens Værdi var ca. 31 Mill. Rs. Af Hvede standsede Udførselen næsten ganske paa Grund af Hungersnøden. 20 000 Ton kom fra Californien, hvoraf 2 Ladninger i norske Skibe. Handelen med Huder blev efter Pestens Udbrud delvis standset ved Forbud i flere Lande, navnlig Tydskland, mod Indførsel af indiske Huder. Udførselen var $6\frac{1}{2}$ Mill. Stkr. Af Jute udførtes ca. 540 000 Ton, og af Jutesække for 34,6 Mill. Rs. samt af Jutetøi for Rs. 16 Mill. Juteindustrien er i Indien i stor Tilvæxt. Af The udførtes ca. 143 Mill. $\mathcal{B}$ til Værdi Rs. 77 Mill.

Konsulatets Kontor er No. 3 Commercial Buildings. Kontortid 11—5, Lørdage 11—1. Telegrafadresse Voigt — Calcutta. Telefon No. 216.

S. E. Voigt.

Georgetown, Demerara (Britisk Guiana).

Aarsberetning dateret 27 April 1897.

Fra fremmede Steder ankom 45 norske Skibe, hvoraf i Ballast 7 dr. 3 868 T. Af de ankomne var Dampskibe 6 dr. 5 775 Ton.

Samtlige afgik til fremmede Steder, hvoraf i Ballast 8 dr. 4 707 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter $\mathcal{E}$ 400. 04.

Handelsforholdene er fremdeles uheldige, da Hovedartikelen, Sukker, paavirkes af Præmier, der betales i andre Lande, hvorfor de kontinentale Beteproducenter undersælger Varen paa konkurrerende Markeder. De lave Priser har bevirket, at flere Plantager er bleven forladt. Paa Andragende af Befolkningen er en Kommission bleven nedsat for at søge løst disse Vanskeligheder. Affærerne er yderligere hindret ved de Vanskeligheder, hvori Stedets Bank er geraadet.

Guldindustrien er ikke gaaet meget frem, da Grændsestriden mellem England og Venezuela endnu ikke er afgjort og derfor fremmed Kapital ikke er bleven anbragt i Gruber i Kolonien.

Exporten i 1896 var af Sukker 105 271 Tons og af Guld 124 714 Unzer.

Skibsfarten har i det Hele holdt sig oppe. Ingen direkte Handel foregaar med de forenede Riger; alle deres Varer kommer hertil via England og den væsentligste Artikel er Fyrstikker. Konkurrencen med Stedets Fyrstikfabrik er meget stærk paa Grund af den paa Fyrstikker lagte Beskyttelsestold, der udgjør 60 cts. pr. 14 400 Stikker, men da de svenske Fyrstikker er bedre, har de kunnet holde sig.

de Jong.

Venedig.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	7	2 399	-	-	7	2 399	-	-	52 070
- Norge til Vicekonsuls- stationerne	2	733	-	-	2	733	-	-	2 490
Fra andre Lande til Ho- vedstationen	8	8 609	-	-	8	8 609	-	-	102 130
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	2	2 924	-	-	2	2 924	-	-	39 890
Ialt	19	14 665	-	-	19	14 665	19	14 665	196 580
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Ho- vedstationen	-	-	15	11 008	15	11 008	-	-	-
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	-	-	4	3 657	4	3 657	-	-	-
Ialt	-	-	19	14 665	19	14 665	19	14 665	

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Kr. 656.59, ved Vicekonsulsstationerne Kr. 209.69, hvoraf tilfaldt Konsulen Kr. 104.80. Af svenske Skibe ved Hovedst. Kr. 121.54. Ialt tilfaldt Konsulen 882.93. Expeditionsafgifter, norske Kr. 69, svenske Kr. 8.

Aarsberetning dateret 25 Mai 1897.

Skibsfart. Til Distriktet ankom med Ladning 19 norske Skibe dr. 14 665 R. T., samtlige Dampskibe, mod 34 Skibe dr. 30 559 R. T. i 1895, hvoraf fremgaar en Mindskning i Antallet af 15 Skibe og i Drægtigheden af 15 894 R. T. Mindskningen skyldes hovedsageligen den Omstændighed at en meget stor Del af Fiskeimporten fra Norge gik over Hamburg med tyske Dampere, dels ogsaa at norske Dampskibe fandt mere lønnende Beskjæftigelse paa andre Steder.

Til Hovedstationen ankom 15 norske Dampskibe dr. 11 008 R. T., og de øvrige 4 dr. 3 657 R. T. til Vicekonsulsstationen i Ancona, alle afgik i Ballast. Af de ankomne Dampere var 9 befragtet fra Norge med Fiskevarer, 8 med Kul og 2 med Gjødningsstoffer fra England.

Den norske Skibsfart paa Distriktet i de seneste fem Aar sees af følgende:

I Aar 1892 ankom 61 Fartøier dr. 37 444 R. T., 1893 50, 39 841, 1894 35, 26 625, 1895 34, 30 559 og i 1896 ankom 19 dr. 14 665 R. T.

Gjennemsnitsdrægtigheden var i samme Femaarsperiode resp. 614 R. T. 796, 761, 899 og 772 R. T.

Tre Paamønstringer og en Afmønstring fandt Sted; de Paamønstringenes Alder var resp. 19, 20 og 22 Aar, to var norske og en svensk.

To svenske Dampskibe dr. 1 914 R. T. ankom hertil, Bruttofragterne udgjorde ca. Kr. 23 500.

Skibsfarten i Almindelighed paa Venedig udviser i Aarene 1892—96 følgende Resultat:

I Aar 1892 ankom 3 577 Skibe dr. 951 611 R. T., 1893 3 679 1 002 373, 1894 3 664, 1 070 312, 1895 3 598, 1 227 168, og i 1896 ankom 3 008 Skibe dr. 1 119 687 R. T.

I Aar 1895 var de ankomne Skibe efter deres resp. Flag: italienske 2 292 dr. 488 932 R. T., østerrigsk-ungarske 919, 250 515, engelske 285, 394 939, græske 34, 31 443, norske 30, 30 559, tyske 22, 26 354, tyrkiske 10, 3 049, belgisk 1, 1 673. dansk 1, 870 og montenegrinske 3 dr. 275 R. T.

Til Ancona ankom i 1895 tilsammen 1 096 Skibe dr. 672 719 R. T. De i 1896 af norske Skibe indseilede Bruttofragter opgik til ca. 196 600 Kr. mod ca. 353 800 Kr. i foregaaende Aar, hvoraf resulterer en Mindskning af ca. 157 200 Kr. Fiskefragterne fra Norge var omtrent lige som under forrige Aar, Lire 8 fra Finmarken og Lire 6 fra Bergen pr. 100 Kg. I Kulfragterne fra England viste sig et Opsving i senere Delen af Aaret, da de fra at i Begyndelsen have været 6 à 7 sh., opgik til 9 à 9½ sh. pr. Ton. Kornfragterne fra det sorte Hav holder sig 11 à 12 fr. pr. Ton.

I Hensigt at afhjælpe de af og til forekommende Klager angaaende manglende Vægt ved Kulladninger har Grubeeierne i Cardiff enet sig om at indføre nye Klausuler i Certepartierne. Konnossementerne undertegnes „Vægt ubekjendt“, og de nævnte Grubeeiere skal være uden Ansvar for paastaaet Undervægt af mer end de sedvanlige 2 %, hvis Modtageren i Forveien samtykker deri. Denne skal afgive skriftlig Erklæring at han modtager Ladningen efter Konnossementets Opgave og med de „customary“ 2 % Fradrag, eller, hvis han vil have Vægten konstateret, da skal Veiningen udføres af dertil officielt bestilt Veier og paa Modtagerens Bekostning. Hvis der fremgaar et Deficit i Vægten skal dette kun angaa Fragten, hvorfra intet Fradrag indrømmes for paastaaet Undervægt, trods event. modsatte Pladscoutumer. Videre er den vigtige Indrømmelse indført, at det skal være Rederierne frit selve at vælge Mæglere paa Lossestedet.

Handel. Importen fra Norge af Fiskevarer udviser i 1896 følgende Tal: Stokfisk ca. 1 875 000 Kg., Klipfisk til Ancona ca. 50 000 Kg. mod resp. ca. 2 060 000 Kg. og 65 000 Kg. i Aar 1895, altsaa en Mindskning ca. 185 000 Kg. for Stokfiskens og ca. 15 000 Kg. for Klipfiskens Vedkommende. Dog maa bemærkes, at angaaende den indirekte Import pr. Jernbane fra Genua etc. til Ancona ingen sikker Opgave kunde erholdes. Nedgangen maa tilskrives det daarlige Fiske i Norge og de høje Priser, der ogsaa har virket hemmende paa Konsumenten, lige fra 1895.

Priserne i den nye Saison stillede sig for Bergen ca. 110 à 120 Lire, for Finmarksvare 95 à 96 Lire pr. 100 Kg. med vanlige Pladskonditioner. Kvaliteten var god. Klipfisk i Ancona solgtes til 75 à 85 Lire.

Den norske Fiskeimport er, som man ser, i de to seneste Aar gaaet ikke ubetydelig tilbage, i Særdeleshed i Ancona, hvor man ikke kan betale saa høje Priser, hverken for Stok- eller Klipfisk. I den norske Vares Sted indføres engelsk Klipfisk og Røgesild. Omtrent Halvdelen af Importen fra Norge fandt Sted over Hamburg med tyske Dampskibe.

Af Tran var Indførselen større end forrige Aar. Der ankom navnlig: Medicintran 1 798 Blikkander à kg. 110, idem 1 314 Barrels à kg. 110 samt industriel 314 Barrels à kg. 200. I Aar 1895 var Indførselen 800 Blikkander Medicintran og 250 Barrels industriel.

Importen af engelsk Sild var ogsaa større end i 1896 eller ca. 17 000 Tdr. mod ca. 13 000 i 1895. I Begyndelsen holdtes Priserne 25 à 26 Lire pr. Tde. men nedgik senere lige til 15 Lire, hvorigjennem ikke saa lidet Tab er opstaaet.

Handelsbevægelsen i Almindelighed i de to seneste Aar vil sees af følgende Siffre:

Import i 1895 Kvintaler	11 075 429,	Værdi	Lire	160 277 050
Export - — —	1 483 154,	—	—	65 577 198
Import - 1896	—	9 029 065,	—	ca. — 135 000 000
Export - — —	—	1 416 795,	—	— — 60 000 000

Høsten var i de to seneste Aar under Gjennemsnit saavel for Hvede og Malt som Ris. Vinhøsten var ogsaa ubetydelig i Følge kold og fugtig Sommer 1896.

Landbrugernes Stilling i Venetien er i Almindelighed daarlig, de mindre Eiendomme, der er trykket af høie Skatter og vanskelige Kreditforholde, falder oftest i rige Kapitalisters Hænder, som siden lader forpagte dem. Konsekvensen er at de mindre Landbrugere og Bønder i disse Provindser emigrerer i store Masser, dels permanent til Amerika, mest Laplata, dels til Østerrige, Tyskland og Frankrig i Hensigt at komme tilbage for Vinteren. Emigrationen fra Italien i Aarene 1891—95 sees af følgende:

I Aar 1891 emigrerede 293 631 Personer, 1892 223 667, 1893 246 751, 1894 225 323 og i 1895 emigrerede 293 181 Personer.

Af disse Emigranter var omtrent Halvdelen fra Venetien.

Vexelkurserne var i Begyndelsen af Aaret: Berlin 134, Paris 108.70, London 27.42, Wien 226; i Slutningen: Berlin 129.65, Paris 104.60, London 26.39, Wien 219³/₄.

Sundhedstilstanden i Distriktet var relativt god hele Aaret. Konsulatets Adresse er fremdeles Campo S. Stefano 2 807, Kontortid fra Kl. 12—3.

C. V. Lexow.

Port au Prince (Hayti).

Aarsberetning dateret 20 April 1897.

Fra fremmede Steder ankom til Hovedstationen med Ladning 7 norske Skibe dr. 3 231 Tons og til Vicekonsulsst. med Ladning 29 dr. 14 478 Tons og i Ballast 36 dr. 17 912 Tons, ialt 72 dr. 35 621 Tons, hvoraf Dampskibe 32 dr. 15 865 Tons.

Til fremmede Steder afgik fra Hovedstationen i Ballast 7 norske Skibe dr. 3 231 Ton og fra Vicekonsulsstationerne med Ladning 32 dr. 16 913 Tons og i Ballast 28 dr. 13 940 Tons, ialt 67 dr. 34 084 Tons, hvoraf Dampskibe 32 dr. 15 865 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen \$ 54.36, ved Vicekonsulsstationerne \$ 399.67, hvoraf tilfaldt Konsulen \$ 199.83; af svenske Skibe ved Vicekonsulsst. \$ 33 09, hvoraf tilfaldt Konsulen \$ 16.54. Ialt tilfaldt Konsulen \$ 271.23.

Paa Grund af overdreven Import i tidligere Aar var Oplagene steget i saadan Grad, at de betydelig oversteg Konsumtionen. Mange nydannede Firmaer uden tilstrækkelig Kapital maatte sælge sine Varer med Tab og kunde tilsidst ikke opfylde sine Forpligtelser. Nogle Kjøbmænd paa Stedet, der ved Familieforbindelser var nøie forbundet med den forrige Præsident Hyppolite, der havde drevet Bankforretninger udenfor alle rimelige Grændser, med nogle Firmaer i Havre og Paris, bevirkede ved Indstilling af sine

Betalinger sine Korrespondenters Fallit. Over 10 Millioner francs af protesterede Vexler blev ubetalt i Hænderne paa europæiske og New York Kjøbmænd, hvilket bevirket en næsten fuldstændig Stagnation af Forretninger i flere Maaneder. Derhos mislykkedes et Laan af 50 Mill. frcs. udstedt af Hayti's Regjering væsentlig til Afbetaling af den i Landet til høi Rente kontraherede Gjæld. Kreditorerne maatte acceptere Obligationer i dette Laan uden at kunne sælge dem, hvorfor en betydelig Kapital forblev urørlig, hvoraf kun ca. 25 pCt. kunde realiseres i Aarets Løb. Den ubegrændsede Tillid, der var vist af Handlende i New York og Europa til Hayti's Handel er næsten forsvundet ved de nævnte Begivenheder, og den Kredit, som de smaa Importhuse hidtil har nydt er ophørt eller stærkt reduceret.

En ny Lov er udkommet om Konkurs, der har vist sig meget skadelig for insolvente Firmaers Kreditorer, idet disse derved kan faa sine Forretninger likvideret uden noget personligt Ansvar; jeg raader europæiske Kjøbmænd til stor Forsigtighed i Forretninger med dette Land.

Landets Finantser er paa Grund af den forrige Regjerings Vanstyre i en bedrøvelig Tilstand. Næsten alle Landets Indtægter er pantsat mod Laan i Frankrige og nylig afsluttede indenlandske Laan. Det nye Ministerium har besluttet Bespærelser ved Indskrænkning i Embedsmænds og Officerers Antal og det haabes, at man vil kunne sætte dette igjennem.

Politiske Forholde har bedret sig efter Valget af den nye Præsident Sam, der har tilbagekaldt alle de af den forrige Regjering Forviste og beroliget de Misfornøjede, især ved at udnævne deres Leder Manigat til Minister i Paris.

Exporten udgjorde $\$ 8\frac{1}{2}$ Mill. i Guld. Kaffeexporten var kun ca. 47.6 Mill. lbs. og Priserne fra $\$ 9-15\frac{1}{2}$ pr. 100 lbs. Af Logwood udskibedes ca. 116 Mill. lbs. Priserne var $\$ 5-7$ for 1 000 lbs. af lavere og $\$ 6\frac{1}{2}-11\frac{1}{4}$ for superior Kvalitet. Paa Grund af disse lave Priser maa det befrygtes, at Landbefolkningen vil blive afholdt fra at bringe Varen til Kysten, medmindre den høie Exporttold, $\$ 2.95$ pr. 1 000 lbs. Logwood og $\$ 2$ pr. 1 000 lbs. Logwoodrødder, afskaffes eller ialfald reduceres, saaat Exportørerne kan betale en betydelig høiere Pris. Af Kakao ankom 2.2 Mill. lbs. til Priser fra $\$ 4-6\frac{1}{2}$ pr. 100 lbs. Skibningen af Bomuld tiltog paa Grunde af høiere Priser i Europa, og var ca. 70 000 lbs. til Priser fra $\$ 7\frac{1}{2}-8\frac{1}{2}$ pr. 100 lbs.

Mahogni, Sukker, Honning og Vox er gaaet betydelig tilbage.

Gomme Gaial, Huder, Orangeskaller er gaaet lidt frem.

Værdien af Importen var ca. $\$ 10$ Mill. Guld.

Af Manufakturvarer kom finere Artikler, især Lærredsvarer fra England og endel Bomuldsvarer især fra Nordamerika. I Galanterivarer har Frankrig Fortrinet, hvorhos billigere Sager indføres fra Tydskland. Tomme Sække kommer nu især fra Holland, hvis Fabrikater foretrækkes for engelske, franske og tyske.

Jernvarer. Bygningsmaterialier, som Jernplader, Søm og Hængsler indføres i stor Mængde fra England, ligesaa Noget fra de forenede Stater. I det Sidste er meget af Tinvarer til Husholdningsbrug og Kogning kommet, især fra de forenede Stater.

Trælaster. Uagtet Forretningernes daarlige Tilstand er der bygget endel, og der har været betydelig Import af Trælaster fra de forenede Stater. Et Sagbrug er oprettet til at bearbejde raa Trælaster samt til Fabrikation af Husgeraad og Møller; det synes at gaa godt. Et nylig oprettet Arkitektfirma agter at aabne Forbindelser med Norge til Import af Træhuse og man venter, at der næste Aar vil gjøres et Forsøg, som, hvis det lykkes, vil lede til vigtige Forretninger i denne Branche.

Farver og Olie indføres især fra Tydskland og de forenede Stater.

Is. En Fabrik for kunstig Is er bygget her, hvilken har standset Importen af Naturis fra de forenede Stater.

Indførselen af Sæbe fra de forenede Stater er meget aftaget. To Fabriker er oprettet her og i Cap Hayti og konkurrerer heldigt i Pris og Kvalitet med den indførte Sæbe, da de har faaet Privilegium paa Indførsel af Raastoffe.

Importen af amerikanske Fyrstikker er næsten ophørt, og Sikkerhedsfyrstikker er nu i almindeligt Brug. Disse kommer fra Hamburg og synes at være fabrikeret i Tydskland. Der er her paa Stedet en liden Fabrik for Sikkerhedsfyrstikker, men da dens Fabrikat er meget daarligt, er Konsumenten deraf ringe.

Levnetsmidler. Mel, salt Fisk, salt Kjød, salt Flesk, Fedt, indføres fra de forenede Stater, undtagen nogle Ladninger salt Fisk fra Halifax

Smør. Kjøkkensmør kommer fra de forenede Stater, Taffelsmør i smaa Kvanta fra Danmark og Frankrige.

Ris kommer væsentlig fra Tydskland og kun en liden Del fra Holland og de forenede Stater.

Vine og Spirituosa indføres især fra Frankrige.

Øl og Porter. Indførselen er adskillig aftaget.

Toldbodens Statistik er endnu ikke udkommet og ovenstaaende Opgaver er saaledes ikke officielle.

Næsten alle engelske Varer ankommer hertil over New York, da der ikke er direkte Dampskibsforbindelse med England. Kaffe, der sendes herfra til New York eller Havre for Ordre, afsendes sædvanlig fra disse Steder til andre Markeder; idet Dampskibslinierne tilstaar Modtagerne nogle Dage til at afgive Bestemmelse. Næsten al Kaffe, der skibes til New York, sendes til Europa, og skjøndt Frankrige forbruger meget deraf, gaar en stor Del til Antwerpen, Hamburg og Middelhavshavne.

Sundhedstilstanden var ikke god i Aarets sidste Del, da en Feber-epidemi rasede her, hvoraf Fremmedkolonien led endel. Da der heldigvis kun var faa Skibe paa den Tid, indtraf kun enkelte Tilfælde i Havnen.

Kurserne paa haitisk Mynt for 3 Dages Sigtvexler paa de forenede Stater, 90 Dage paa Europa paa Grundlag af frcs. $5\frac{1}{3}$ og M. $4\frac{1}{4}$ pr. Dollar og \$ 4.80 pr. £, var i Januar—April 21—28 % og Mai—December 38—60 %.

Georg Keitel.

Havre.

Skrivelse 19 Juni 1897.

Efter et fransk Regjeringsdekret af 15 ds. kan Fiskekroge herefter toldfrit indføres til Kolonien Saint Pierre Miquelon, medens saadanne før var belagt med en Told af 140 frcs. i Tarif général og 100 frcs. i Tarif minimum, pr. 100 Kg. netto, saaledes som fremdeles er Tilfældet i Frankrige.

Indhold: **Bilbao** S. 337. — **Calcutta** S. 375. — **Georgetown, Demerara (Britisk Guiana)** S. 377. — **Havre** S. 384. — **Port au Prince** S. 381. — **Venedig** S. 378.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.,

No. 9.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1897.

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

Havre.

Aarsberetning dateret 21 Mai 1897.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Brutto- fragter. Francs.
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.				
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	
I. Ankomne.											
Fra Norge til Hovedstationen .	8	3 129	17	7 802	-	-	1	133	26	11 064	94 480
- Norge til Vicekonsulsstationerne.	115	29 765	88	43 284	-	-	1	455	204	73 504	980 560
- andre Lande til Hovedstationen	96	45 246	24	13 865	-	-	9	3 960	129	63 071	2 084 960
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne	75	37 362	195	127 743	1	175	16	9 530	287	174 810	3 147 050
Tilsammen	294	115 502	324	192 694	1	175	27	14 078	646	322 449	6 307 050
II. Afgaaede.											
Til Norge fra Hovedstationen .	-	-	16	6 836	32	14 748	-	-	48	21 584	71 805
- Norge fra Vicekonsulsstationerne.	2	366	25	11 546	99	29 659	15	4 832	141	46 403	126 647
- andre Lande fra Hovedstationen	4	1 262	21	9 478	75	35 850	13	9 313	113	55 903	97 450
- andre Lande fra Vicekonsulsstationerne	14	5 175	49	27 391	75	32 209	210	137 131	348	201 906	412 065
Tilsammen	20	6 803	111	55 251	281	112 466	238	151 276	650	325 796	707 967

For Havari eller Ordre ankom 3 Skibe dr. 1 578 Ton.

Opgave over det samlede Beløb af de ved Generalkonsulatet i Havre i Aaret 1896 oppebaarne Afgifter.

Erlagte Konsulatafgifter.	Ved Hovedstationen.	Ved Vicekonsulaterne.		Ialt tilfaldt Konsulskassen	Expeditionsgebyrer	Ved Hovedstationen.	Ved Vicekonsulatet i Bordeaux.
		Ialt erlagt.	Heraf tilfalder Konsulskassen				
Af svenske Fartøier	3 253.50	13 190.25	7 123.20	10 376.70	For svenske Expeditioner	94.20	141.40
- norske —	6 034 55	20 868.70	11 139.70	17 174.25	„ norske —	845.10	235.10
					„ fælles —	18.00	—
Ialt	9 288.05	34 058.95	18 262.90	27 550.95		957.30	376.50

Desuden ankom i 1896 til Distriktet 334 svenske Fartøier, drægtig 215 647 Tons, hvoraf 302 Dampskibe med 205 831 Tons Drægtighed. I Havre indkjøbtes under forrige Aar 1 Fartøi, drægtigt 269 Tons, for norsk Regning.

I Sammenlignug med Forholdet under den nærmest forangaaende Femaarsperiode indtager den norske Søfart paa Distriktets Havne i Aaret 1896 følgende Stilling:

	1896.	Aarligt Middeltal under Perioden 1891—1895.
Norske Fartøier . .	322 449 Tons.	362 721 Tons.
Hvoraf Seilfartøier .	115 677 --	149 212 —
Dampskibe . .	206 772 —	213 509 —

Ser man nærmere paa disse Tal, befindes vor Skibsfart paa Distriktet i det hele under Aaret 1896 i Sammenligning med Frekvensen i den nærmest foregaaende Femaarsperiode at have gaaet ned med 15 535 Tons eller 2.8 %. Formindskelsen falder udelukkende paa den norske Skibsfart, medens derimod det svenske Flag synes at have vundet noget Terræn, hvad Dampskibene betræffer.

Denne Tilvæxt turde bero derpaa, at svenske Dampskibsrederier har under det foregaaende Aar livligere end før deltaget i Trævaretransporten til Frankrige. I saa Henseende kan nævnes, at franske Havne i sidstledne Aar besøgtes af større Dampere under svensk Flag, hvilke er særskilt byggede for Transport af Trælaster, og som for dette Øiemed er saaledes indrettede, at de kan stuve næsten lige saa megen Last paa Dækket som i Rummet. Det bør nemlig erindres, at saavel i de nordiske Lande som i Frankrige undgaar Fartøier Beskatning for de Varekvantiteter, som medføres oven Dæk, idet Skibsafgifterne beregnes blot efter Rumsdrægtighed og Dybgaaende, og under disse Omstændigheder er det naturligt, at Fartøier, der er bestemte for Transport af saadant Gods, som ikke behøves at beskyttes under Dæk, indrettes til at føre saa store Varemængder som muligt fri for Afgift.

Man har ogsaa begyndt at give nyere Fartøier under norsk Flag, anbragte i Østersøtraden, en lignende Konstruktion; men det turde dog vare længe, inden begge vore Nationer paa dette Omraade kan optage Konkurrencen med f. Ex. Engelskmænd og Dansker, som i den senere Tid har lagt Vind paa at skaffe sig et Forsprang ved Bygning af tjenlige Fartøier for Trælastfarten.

Et særskilt Spørgsmaal, som herved synes at kunne fremsættes, er imidlertid, om det ikke var hensigtsmæssigere og rigtigere, at ogsaa Fartøiers Dækskapaciteter beskattedes, naar disse tages i Brug for Transport af Varer. Det er i Virkeligheden vanskeligt at fatte, hvorfor saadant ikke allerede er skeet, i Særdeleshed da man vel maa forudsætte, at ikke alene Handelen skulde vinde paa dette derigjennem, at Varetransporten ved Dækslastens Formindskelse blev forbunden med mindre Resiko, men at ogsaa Besætningens Liv paa saadan Maade beskyttedes i høiere Grad, foruden at det almene Bedste blev gavnet gennem forøgede Afgifter. Og sikkert er det, at Konkurrencen mellem Fartøier af ældre og nyere Typer ogsaa derigjennem kom til at udjævnes, hvilket igjen skulde bidrage til, at Forandringerne i Søfartsforholdene blev mindre bratte og voldsomme end, hvad der nu i visse Henseender er Tilfældet. Forøvrigt maa det vel kunne siges, at det rigtigste Princip vilde være det, at

særskilt Havnepengene beregnedes udelukkende efter indtaget eller udlosset Last, uden Hensyn til Drægtighed, idet herigjennem, forsaavidt det kan sees, Fragtfortjenesten blev beskattet paa ligelig Maade for alle Fartøier.

Hvad angaar vore Seilfartøier, saavel norske som svenske, bliver deres Anvendelse i Farten paa Distriktets Havne, saaledes som ovenanførte Tal tydelig lægger i Dagen, for hvert Aar mere og mere indskrænket gennem Konkurrancen fra Dampskibenes Side, hvilke efterhaanden trænger ind i Fragtarten mellem de mest afsidesliggende Steder, saasom mellem Europa, Australien og det vestlige Nordamerika. Det hænder saaledes nu næsten aldrig mere, at vore Seilere kan opdrive Fragt af Bomuld, Petroleum, Huder, Kaffe, Stykgods o. lign., men i de fleste Tilfælde er det blot, naar der er Spørgsmaal om Transport af Træ og Kornvarer fra transatlantiske Steder, at vore Seilfartøier fremdeles finder Sysselsættelse, og da under en stærkt opskruet Kapestrid, saaledes som Tilfældet er f. Ex. i Transporten af Farvetræ.

Med Hensyn til Fordelingen af vor Søfart paa Distriktets vigtigere Havne kan meddeles nedenstaaende Opgaver, som udviser Drægtigheden af ankommende norske Fartøier under Aaret 1896 i Sammenligning med Middeltallet af ankommende Fartøier under femaarsperioden 1891—1895.

	1895.	Aarligt Middeltal under Perioden 1891—1895.
Havre	74 135 Tons.	75 901 Tons.
Bordeaux	19 967 —	47 172 —
Calais	34 754 —	24 948 —
Dieppe	21 084 —	18 721 —
Dunkerque	52 363 —	32 842 —
Honfleur	13 959 —	10 381 —
Rouen	45 262 —	82 878 —

For den norske Skibsfarts Vedkommende har, efter disse Talopgaver, under omhandlede Tidsrum en Forøgelse fundet Sted i Calais, Dieppe og Dunkerque, paa hvilket sidste Sted Stigningen har været betydelig, samt desuden i Honfleur. Tilbagegang har derimod været at spore i Havre samt i meget betydelig Grad i Bordeaux og Rouen, fornemmelig beroende paa, at den Import af Vin, som tidligere gik for sig til disse Havne fra Spanien, Portugal og Italien, for en væsentlig Del er ophørt.

Betræffende den norske Skibsfart paa Frankrige i sin Helhed er følgende Opgaver erholdte:

	1896.	Aarligt Middeltal under Perioden 1891—1895.
Norske Fartøier	423 272 Tons.	529 323 Tons.

Det viser sig altsaa, at den norske Skibsfart paa Frankrig i det sidste Aar er formindsket med 20.04 %. Disse Tal omfatter imidlertid blot de Havne i Frankrige, hvor Konsulstjenestemænd findes ansatte for de forenede Riger, men det tør maaske tilføies, at de øvrige Havne kun undtagelsesvis besøges af vore Fartøier.

Da de hosføjede Specialrapporter fra Vicekonsulerne i Bordeaux og Rouen indeholder detaljerede Opgaver om Skibsfarten i sin Helhed paa disse Havne, turde en lignende Redegjørelse for Hovedstationens Vedkommende ikke være uden Interesse.

I Aaret 1896 besøgte Havnen Havre af følgende Antal Fartøier af forskellige Nationaliteter:

Norske 155, dr. 74 135 Tons, svenske 76, 45 438, franske 423, 515 152, belgiske 1, 1 465, britiske 1 013, 880 966, danske 75, 26 735, italienske 18, 12 069, mexikanske 1, 477, hollandske 80, 128 669, peruvianske 4, 2 126, portugisiske 12, 5 296, russiske 23, 14 597, spanske 8, 11 891, tyske 274, 438 695, Østerrikske 9, 3 807.

I ovenstaaende Tal er ikke indbefattet franske Kystfarere, ei heller engelske Paketbaade mellem Havre og Southampton. Men saaledes som Tallene nu er optagne, kommer med Hensyn paa Skibsfarten i sin Helhed den norske Tonnage i 5te og den svenske i 6te Række. Dog synes at burde bemærkes, at hvad særskilt Seilfartøier angaar, er det norske Flag det første i Ordenen af alle Nationer, saavel i Henseende til Skibsantal som Drægtighed, medens det svenske Flag der blot indtager den 9de Plads.

Sammenlignet med det nærmest foregaaende Aar er der for 1896 i Søfarten paa Havre overhovedet opstaaet en Formindskelse af 19 Fartøier, hvorimod Tonnagen er voxet med 22 482 Tons. Blandt de Nationer, hvis Flag har vundet en Stigning, mærkes den norske med en Tilvæxt af 14 Fartøier og 6 751 Tons; den svenske med 27 Fartøier og 16 195 Tons, den britiske med 55 Fartøier og 34 959 Tons samt den italienske med 11 Fartøier og 9 162 Tons. Derimod tabte det franske Flag ikke mindre end 139 Fartøier og 107 453 Tons, hvilket Forhold hentyder paa, at Søfartsinteressen ikke omfattes synderlig livligt i denne Havn af Franskændene selv.

Imidlertid bør det nævnes, at man nylig har bestemt sig til at forandre Indløbet til Havre i Haab om derigjennem at faa Fragtfarten lettet og forøget paa Havnen, samt at Arbeidet hermed allerede er sat igang. Derhos har en Forening dannet sig med det Formaal at faa Handelen og dermed Søfarten ophjulpet ved større Initiativ fra Befolkningens Side, ligesom en lignende Bevægelse har givet sig tilkjenende ogsaa i en Del andre nordfranske Havne.

De for norske Skibe i Aaret 1896 optjente Bruttofragter udgjorde for saavel Ind- som Udgaende 7 015 017 Fr.

Tilsvarende Gjennemsnitstal for Femaarsperioden 1891—1895 udgjorde for norske Fartøier 8 267 823 Fr., udvisende saaledes for sidstledne Aar et Tab af over 1 Million Fr. i den norske Fragtfortjeneste.

Det for Fragtmarkedet i Aaret 1896 mest eiendommelige Drag var den temmelig pludselige Stigning i Noteringerne for Maanederne September og Oktober. Anledningen til denne Foreteelse er vel neppe fuldt udredet, men paastaas at hænge sammen dels med Krigen i Orienten, dels ogsaa med Misvæxten i Indien, paa samme Tid som Aarsagen derhos opgives ikke at have været tilfældig, men skal have beroet paa Sammenslutning mellem Rederierne.

Det skulde sandelig være et glædeligt Forhold, om den sidst anførte Forklaring eiede noget Slags Grund, idet dette turde berettigge til en Forhaabning om, at bedre Dage for Søfarten lidt efter lidt kunde være at vente. Men dersom Samvirken mellem Rederne havde foranlediget den ommeldte Stigning, vilde denne sikkerlig ikke været af en saa forbigaaende Art, da naturligvis den fælles Interesse vedvarende havde burdet fremkalde Anstrengelser fra Skibsredernes Side til Opretholdelse af de høie Fragtsatser. Istedet herfor afstedkom dog den stadig voxende Tonnage inden kort Tid en forbitret Konkurrance, som i Fragtnoteringerne fremkaldte en Nedgang, der blev næsten endnu heftigere end selve den forudgaaende Stigning.

Med Undtagelse af denne korte Periode med forholdsvis lønnende Sysselsettelse, der fornemmelig kom Dampskibene tilgode, var det sidste Aars Fragtmarked knuget af et Tryk, hvoraf Sporet tilstrækkelig nok mærkes i de nys anførte Tal vedrørende Fragtførtjenesten.

Den i foregaaende Aarsberetning ommeldte Tvist angaaende, hvorvidt i Havre, paa Grund af en foregiven Brug paa Stedet, ved Losning af Farvetrælaster, for hvilke Fragten er stipuleret betalbar efter udlosset Vægt, ikke alene Veiningen, men endog Varens Opstabling paa Kaien skal iværksættes af Skibets Befalhaber paa Rederiets Resiko og Bekostning uden Hensyn til de Forskrifter, som Certepartiet kunde indeholde, er under sidstleden August Maaned bleven afgjort af Apellationsdomstolen i Rouen. Det blev herved fastslaaet, at man vel ikke kunde benægte Tilværelsen af en i Havre forefindende Sædvane, der gaar ud paa, hvad ovenfor er nævnt, men at denne dog ikke kunde komme til Anvendelse i de Tilfælde, hvor Befragtningskontrakten bestemte, at Ladningen skulde føres frit til og fra Fartøiet, men at Omkostningerne for Lastens Opstabling da skulde ramme Modtageren, medens alligevel Udgifterne for Veiningen helt og holdent skulde bæres af Fartøiet.

Gjennem nævnte Afgjørelse er saaledes den omtvistede „Custom af the port“ bleven erklæret gjældende i Havre, ihvorvel man samtidig har fundet at burde medgive, at den i Certepartiet trufne udtrykkelige Aftale i hvert Fald burde respekteres. Hermed stilles imidlertid Havre uimodsigelig i en for Søfarten særdeles ufordelagtig Kategorie af Havne. Saavidt bekjendt er nemlig Brøgen langt gunstigere for Rederiinteresserne i andre europæiske Havne af nogen Betydning, idet man der er blevene enige om, at hvorvel ogsaa Fragten skal betales efter udlosset Vægt, det skal paaligge Lastemodtageren at bære idetmindste Halvparten af Veiningsudgifterne, medens han derimod maa være helt alene om at udrede Omkostningerne for Lastens Transportering fra Fartøiets Side samt dens Opstabling paa Kaien. Men det indtrufne er et Bevis paa, hvor liden Betydning i selve Virkeligheden Søfartsinteressen eier i Havre, da naturligvis ogsaa franske Fartøier her er underkastede den samme Coutume.

Ellers synes det at maatte være klart, at om ogsaa Skibsføreren behøver at kjende Vægten af sin Ladning for derefter at kunne beregne sin Fragt, saa er det paa den anden Side ikke mindre nødvendigt for Kjøbmanden at vide, hvad han er pligtig at betale, ikke alene i Fragt, men ogsaa i Pris for den modtagne Vare, hvilken Pris fremgaar efter den Kvantitet, som udkommer ved Udlosningen. Veiningen bliver saaledes en fælles Sag for begge Parter, og det kan da neppe være ret og billigt, at blot den ene Part skal betale Operationen, medens den anden gaar fri.

Generalkonsulatet har ved tidligere indtrufne Tilfælde havt Anledning til at berøre Vanskelighederne ved Seiladsen paa Seinefloden. Den saakaldte Renne eller Skibsled dersteds befinder sig nemlig ikke altid paa samme Sted, men det kan helt pludseligt, som en Følge af foregaaende Storme, hvilke forandrer Sandbankerne ved Flodmundingen, indtræffe, at Seilleden er kommet til at forlægges strax udenfor Havres Kaimure fra tidligere at have strakt sig langs efter Honfleurlandet. Disse Ulemper afhjælpes dog for en væsentlig Del gjennem Foranstaltninger af det franske Lodsvæsen, hvis Personale stadig er sysselsat med Lodninger i Flodsegen samt Opmærkning af Seilløbet, naar dette forandrer Retning. Herigjennem er Fartøjerne ikke længere som i gamle Dage udsatte for den Misskjæbne endog med Lods ombord at føres lige imod en Sandbanke og der forulykkes. Men det hænder alligevel fortafende, at Fartøier støder paa Grund som Følge af, at en ny Renne har mindre Vanddybde end en ældre, og derfor er det altid nødvendigt at iagttage Forsigtighed under Farten paa Floden. Ved lavere Vandstand eller saakaldt Dødtid findes vanligen ogsaa paa Reden ved Havre et større eller mindre Antal Fartøier forankrede under Oppebien af den ved næste Springtid indtrædende tilstrækkelig høje Vandstand for da at kunne begive sig til sine Bestemmelsessteder Honfleur, Duclair, Dieppedalle eller Rouen.

Søfarten paa Frankrig overhovedet udviser i de tre sidstforløbne Aar de Omvexlinger, som angives af nedenstaaende Tal, der betegner Fartøier, som er ankommet med Last fra Udlandet, de franske Kolonier og det franske Fiske.

	1896.		1895.		1894.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Franske Fartøier	7 620	4 195 519	7 604	4 000 823	7 496	3 891 816
Fremmede —	17 395	9 772 561	16 770	9 220 572	17 750	9 602 124
Tilsammen	25 015	13 968 080	24 374	13 221 395	25 246	13 493 940

Af disse Talopgaver fremgaar, at saavel den franske som den udenlandske Tonnage har været betydeligere under sidstledne Aar end under noget af de tvende foregaaende Aar, samt at det franske Flag sammenlignelsesvis kunde opvise et højere Antal Fartøier under det førstnævnte Aar, medens til Gjengjæld de fremmede Skibes Antal var noget større i Aaret 1894. Denne Tilvæxt staar antagelig for Størstedelen i Forbindelse med den i sidstafvigte Aar stedfundne forhøiede Indførsel til Frankrige af Næringsemner samt Raastoffe for Industrien, bestemte til Landets eget Forbrug, men turde mindre være fremkaldt af nogen Forøgelse i Transitgodsbefordringen over Frankrige. I denne Henseende siges det nemlig at være konstateret, at de franske Havne lidt efter lidt opgives til Fordel for tyske, hollandske, belgiske samt ogsaa i noget Mon til italienske Havne, der saaledes skulde have draget til sig den internationale Trafik, som forud havde sin Vei over Frankrige.

Anledningen til dette Forhold opgives imidlertid ikke at komme deraf, at de franske Havne skulde frembyde mindre Fordele for Søfarten i og for sig, men skal istedet derfor være beroende paa de billigere Kommunikationer, som er bragte istand mellem visse udenlandske Havne og det indre af Europa, og som skulde være Frugten af et under længere Tid i disse Havne med megen Omsorg udarbejdet System med Agenter (eller som man fra fransk Side kalder

dem „détourneurs du trafic“) paa alle betydelige Punkter, ligeoverfor hvilket System man i Frankrige nu skulde staa mere eller mindre magtesløs. Man har vistnok Tid efter anden i Frankrig søgt at vedtage Foranstaltninger med det Formaal at føre Handelen tilbage til disse ældre Veie, men med kun ringe Fremgang, særskilt fordi man turde faa det vanskeligt med at reducere de franske Jernbanetariffrer til samme lave Niveau som de udenlandske, hvilke stadigt har underbudt de franske i Billighed. Det er derfor bleven foreslaaet, at man, for i det mindste at redde for de franske Transportveie det Gods, som er bestemt at forbruges i Frankrig, skal belægge med en Tillægsafgift ved Grænsen de Varer, som indføres i Frankrig efter at have transiteret over udenlandsk Omraade, ligesom det ogsaa er bragt paa Tale at forbyde de franske Jernbaneselskaber at gaa ind paa internationale Gjennemgangstaxter m. m.

De Havne i Frankrige, som mest har lidt under denne Sagernes Stilling, er de, som er beliggende i de nordlige og nordvestlige Dele af Landet, og det kan saaledes siges, at trods alle Opofrelser, som er gjorte til Søfartens Fremme f. Ex. i Havre og Dunkerque og trods deres fordelagtige Beliggenhed, er disse Havne ligefuldt kommet i en afgjort underlegen Stilling i Forhold til Hamburg og Antwerpen.

Under disse Omstændigheder er det fra de franske Statsmagters Side bragt paa Bane at udjævne og lette de paa Søfarten hvilende Afgifter for derigjennem at drage til Landets Havne særskilt de Fartøier, som i Linjefart mellem fremmede Steder passerer de franske Kyster. Med Hensyn herpaa blev der under Budgettets Behandling i det franske Deputeretkammer den 12te Februar d. A. besluttet, at en Forandring skulde indføres i den Afgift, som under Navn af „droit de quai“ til Fordel for Staten oppebæres i alle franske Havne af ankomende Fartøier med Last og som beregnes af hvert Ton af Drægtigheden med 1 Fr., naar Fartøiet kommer fra transoceanisk Havn, og med 50 Centimes, naar Fartøiet gaar i europæisk Kystfart. Idet denne Afgift opkræves med hele Beløbet, hvad enten Fartøiet lossen sin Last helt og holdent eller blot landsetter nogle Kollis, er Følgen blevet den, at Fartøier mer og mer undlader at anløbe franske Havne, naar de blot har havt mindre Varepartier at losse, og dette er naturligvis fornemmelig indtruffet med Fartøier af betydeligere Drægtighed. For at raade Bod paa dette Misforhold blev derfor ved ovennævnte Anledning bestemt, at „le droit de quai“ skulde beregnes efter den Mængde Varer eller Kreaturer, som landsættes, eller det Antal Passagerer, som landsættes, unseet Fartøiets Registrertonnage.

Denne vigtige og høist praktiske Reform blev imidlertid ikke gennemført. Da Budgetforslaget kom under Senatets Behandling, blev nemlig den omhandlede Bestemmelse forandret i flere Punkter, og da siden Deputeretkammeret ikke kunde blive enig med Senetet herom, blev Bestemmelsen om „le droit de quai“ udsondret fra Finantslovforslaget og er siden ikke kommet mere paa Tale. Det synes snarere, som om man nærede Frygt for, at den ommeldte Forandring i væsentlig Grad skulde forringe Indkomsterne af denne Afgift, og det er derfor ikke troligt, at dens Indførelse kommer virkelig istand.

Et andet Søfarten vedkommende Spørgsmaal, som længe har været under Behandling i Frankrige, turde ogsaa neppe vinde nogen snarlig Løsning, nemlig det, som har Hensyn til Antagelsen af Forskrifter om den saakaldte Lastelinje eller om Fartøjers Stabilitet tilsøs. Den Komite, som har havt nævnte Sag

under Overveielse, har vistnok afgivet et Forslag i Emnet, men dette har ikke ledet til Fremlæggelse af nogen Proposition desangaaende indfor Parlamentet, og det med det franske Handelsministerium forenede „Conseil Supérieur de la Marine Marchande“, i hvis Hænder Sagen nu hviler, synes lidet tilbøieligt til at slutte sig til Principerne om Fortsættelsen af en Lastelinie, ligesaa lidet som de i Anliggendet raadspurgte Handelskamre har udtrykt nogen Sympathi derfor. En af Grundene til denne Utilbøielighed er, at en Lov som den heromhandlede ikke skulde være paakaldt af noget Behov i Frankrige for franske Fartøiers Vedkommende, idet disse hovedsagelig indtager lettere Varer, saasom Stykgods, hvorved Overlastning ikke gjerne kunde opstaa. I det Sted er der f. Ex. af Handelskammeret i Havre gjort en Henstilling om, at man fra fransk Side skulde nedlægge en kraftig Protest mod de engelske Myndigheders Fordring paa i engelske Havne at ville anvende paa franske Fartøier de i Landet gjældende Forordninger om Lastemærke under Foregivende af derigjennem at betrygge Mandskabernes Sikkerhed, hvilken Fordring formenes at være stridende mod Folkeretten.

Fra det franske Bankfiske er ankommet til Frankrig i Løbet af 1896 601 Fartøier med en sammenlagt Drægtighed af 55 497 Tons, hvilke har hjemført en Fangst af 55 561 400 Kg. Raa fisk og Klipfisk mod 582 Fartøier paa 57 544 Tons med en Fangst af 49 090 827 Kg. Fisk i Aaret 1895. Resultatet af sidstledne Aar maa saaledes ansees som tilfredsstillende, hvad Fangstens Kvantum angaar, men Forholdet tør ikke være det samme med Hensyn til de Priser, som er opnaaet for den hjemførte Vare, hvilke under sidstnævnte Aar i Gjennemsnit var 2 à 3 Fr. lavere for 55 Kilogr. Ligeledes opgives den fangede Fisks Størrelse at have været i stadigt Aftagende.

Hvad det franske Kystfiske betræffer, har dette under afvigte Aar faaet et mindre gunstigt Udfald baade for Makrel og Sild. Den sidstnævnte Fiskesort fangedes i betydelig reducerede Mængder i alle Kanalhavne med Undtagelse af Cherbourg, hvor Fisket var rigere ifjor end i 1895. I det hele gik Udbyttet af det franske Kystfiske og Østersavl for Aaret 1896 op til følgende Værdier:

Baadfiske	78 577 935 Fr.
Gangfiske	6 264 056 „
Østers- og Muslingsavl	14 008 860 „

Tilsammen 98 850 851 Fr.

Den franske Handelsflaades Tonnage udgjorde ved Begyndelsen af Aar 1896 386 510 Tons for Seilfartøier og 500 568 Tons for Dampskibe eller i det hele 887 078 Tons. Sammenlignet med Stillingen ved det tilsvarende Tidspunkt i 1895 udviser disse Tal en Formindskelse i Seilflaaden af 12 057 Tons, men derimod en Forøgelse i Dampskibstonnagen af 8 596 Tons, hvorved altsaa Frankriges Handelsmarine i det hele er aftaget med 3 461 Tons. Denne stadig fortsatte Tilbagegang, trods de betydelige Tilskud fra Statens Side til Handelssøfartens Ophjælpelse, kan alene forklares af den franske Befolknings manglende Interesse for Søfartsernæringen, idet andre og sikrere Udveje staar tilbuds for en lønnende Kapitalanbringelse.

Angaaende Varebyttet mellem de forenede Riger og Frankrige i Aaret 1896 foreligger for nærværende blot ufuldstændige Meddelelser,

saasom den almindelige franske Handelsstatistik for nævnte Aar endnu ikke er udkommet.

Med Hensyn til de Artikler, som er indførte til Havre fra Norge, har man fra herværende Toldkammer for de sidste 2 Aar erholdt nedenstaaende Opgaver, hvilke tillige omfatter Transitgods.

Indførsel fra Norge.

	1896.	1895.
Saltet Svinekjød	206 Kg.	327 Kg.
Do. Oksekjød	662 "	1 195 "
Vildt, dræbt	39 "	43 "
Preserveret Kjød i Boxer	1 344 "	641 "
Tarme, ferske, tørrede eller saltede	44 721 "	— "
Raa Huder	300 "	— "
Margarin	4 708 "	1 099 "
Konserveret Melk	125 "	6 "
Ost	31 "	40 "
Saltet Smør	1 208 "	4 476 "
Klipfisk	210 "	— "
Stokfisk	236 "	100 "
Sild	224 "	637 "
Preserveret Fisk	3 054 "	3 062 "
Hvaltran	573 403 "	385 143 "
Torsketran	24 741 "	4 252 "
Hvalbarder	95 226 "	57 500 "
Sælskind	27 000 "	20 000 "
Umalet Havre	198 700 "	141 200 "
Hvedemel	1 200 "	400 "
Gryn	280 "	221 "
Tørrede Grøntsager	550 "	300 "
Poteter	115 "	— "
Bordfrugter	22 "	— "
Hvidbedesukker	230 "	— "
Andet Slags Sukker	100 "	— "
Sukret Kjæx	3 "	26 "
Syltet Frugt	34 "	45 "
Tjære	150 "	— "
Bygningsvirke, rundt, ubearbejdet	17 000 "	30 000 "
Do., saget af 80 m/m og derover	23 000 "	— "
Stager og Stører, ubearbejdede .	45 567 "	59 807 "
Saltede Grøntsager	22 "	44 "
Oljekager	6 000 "	10 615 "
Gammelt Tougværk	800 "	— "
Træmasse, mekanisk	193 "	203 "
Do., chemisk	10 172 "	1 "
Øl	30 861 "	37 097 "
Is	3 901 100 "	2 220 000 "
Fede Oljer m. v.	1 134 "	— "
Jernmalm	3 000 "	— "

	1896.	1895.
Revne Farver i Olje . . .	225 Kg.	137 Kg.
Fiskelim	257 "	— "
Flasker, fyldte	143 "	8 "
Tougværk	3 415 "	— "
Papir, ikke i forskellige Farver	16 072 "	6 908 "
Tapeter	22 263 "	— "
Pap i Ark	1 020 "	2 "
Do., sammensat i Æsker . .	7 092 "	3 046 "
Værktøji af Jern eller Staal .	103 "	— "
Spiger af alle Størrelser . .	1 530 "	— "
Søm til Skoning af Dyr . .	373 802 "	167 018 "
Husgeraadsartikler, fortinnede	45 "	— "
Fade af Træ, tomme . . .	728 "	— "
Fade med Jernbaand, tomme	16 "	7 039 "
Gulvbredder, høvlede . . .	1 400 "	— "
Kirkeorgler	210 Stkr.	147 Stkr.
Søgaande Fartøier	243 Tons.	172 Tons.

Denne Fortegnelse, som udviser, at den norske Indførsel til Frankrige omfatter et langt større Antal Artikler end den svenske, angiver for Aaret 1896 en forøget eller ny Import for bl. a. Kjødpreserver, Tarme, Huder, Margarin, Melk, Klipfisk og Stokfisk, Hval- og Torsketran, Hvalbarder, Sælsskind, Havre, Hvedemel, Poteter, Sukker, Tjære, saget Trævirke, Is, Oljer, Jernmalm, Fiskelim, Tougværk, chemisk Trømasse, Papir, Tapeter og Pap, Spiger og Søm, Tomfade, høvlede Gulvbredder og Kirkeorgler. Derimod synes en Formindskelse eller Ophør af Tilførselen at have fundet Sted hovedsagelig for saltet Kjød og Smør, Sild og preserveret Fisk, Grovtømmer, Stager og Stører, Oljekager, Øl samt Fade med Jernbaand, saaledes blot for et mindre Antal Varer, hvorfor Resultatet i det hele tør kunne betegnes som forholdsvis tilfredsstillende.

Ved Bedømmelsen af Havre som Importsted for norske Produkter maa det ikke forbisees, at disse Produkter i Regelen ikke forbruges paa Stedet, men sendes videre til det Indre af Landet. Da, som bekjendt allerede for flere Aar siden direkte Dampskibslinjer saavel med Norge som med Sverige aabnedes til Rouen, er det derfor tydeligt, at den væsentligste Del af vor Vareafsætning paa det nordlige Frankrige nu for Tiden maa gaa over sidstnævnte Havn, og heri vil nok i Fremtiden ikke nogen Forandring komme til at gjøre sig gjældende. Antagelig som en Følge af det nu omtalte Forhold er ogsaa i den senere Tid Havre lidt efter lidt bleven forladt af de Agenter for norske og svenske Exporthuse, som tidligere her har havt sin Virksomhed, og for nærværende findes der paa Stedet blot to skandinaviske Forretningsmænd, af hvilke den ene er Skibshandler, og den anden sysselsætter sig med Import- og Exporthandel med de forenede Riger.

Angaaende Importen til de tvende andre Havne inden Distriktet, med hvilke regelmæssig Dampskibsforbindelse stadig opretholdes, nemlig Bordeaux og Rouen, henvises til vedføjede Specialrapporter fra vedkommende Vicekonsuler.

Betræffende Indførselen fra de forenede Riger til Frankrige i sin Helhed kan som vanligt Opgave derom indtil videre blot meddeles, forsaavidt Talen er om Havre og saget Bygningsvirke af visse Dimensioner. Ifølge det franske Toldvæsens opgivne Tal udgjorde Indførselen af disse Artikler under de tre sidste Aar følgende (commerce général) seet i Sammenligning med Indførselen.

H a v r e (umalet).

	1896. 100 Kg.	1895. 100 Kg.	1894. 100 Kg.
Sverige	73 657	140 055	690 458
Belgien	19 094	89 876	297 843
Rusland	607 108	1 301 612	3 366 958
Tydskland	4 546	8 801	18 923
Italien	327	1 136	747
Tyrkiet	216 705	196 383	256 733
Algier	760 049	648 881	462 630
Tunis	13 403	26 559	15 186
Andre Lande	463 469	365 945	459 197
Tilsammen	2 158 358	2 779 248	5 568 675

Saget Bygningsvirke.

(Andet Slags end Eg og Valnøddetræ).

Af en Tykkelse overstigende 35 Millimeter (commerce générale).

	1896.	1895.	1894.
Norge	44 129 Tons	26 517 Tons	30 348 Tons
Sverige	335 360 "	302 465 "	319 979 "
Belgien	253 "	152 "	390 "
Rusland	214 102 "	194 062 "	210 887 "
Tydskland	1 160 "	1 935 "	2 838 "
Schweitz	959 "	646 "	1 036 "
Andre Lande	40 474 "	29 364 "	38 731 "
Tilsammen	636 437 Tons	555 141 Tons	604 209 Tons

Saget Bygningsvirke af 35 m/m og derunder.

Norge	6 026 Tons	6 838 Tons	7 853 Tons
Sverige	205 595 "	196 363 "	193 457 "
Belgien	1 232 "	429 "	709 "
Rusland	116 778 "	104 615 "	104 495 "
Tydskland	2 873 "	3 975 "	5 815 "
Schweitz	2 428 "	2 352 "	2 717 "
Andre Lande	57 810 "	64 227 "	72 131 "
Tilsammen	392 742 Tons	378 799 Tons	387 177 Tons

Med Hensyn til den førstnævnte af disse Artikler eller Havre befindes af de forenede Riger blot Sverige at have faaet sin Import af denne Sædeart antegnet i de franske Tabeller, og som de anførte Tal lægger i Dagen, har denne Indførsel under de tre sidste Aar stadig aftaget, ligesom ogsaa Importen fra andre Lande med Undtagelse af Algier. Dette Forhold beror naturligvis paa Frankriges egen Høst, der sidstleden Aar var gunstig for Havre, idet nemlig Afkastningen heraf da var ikke mindre end $10\frac{1}{2}\%$ større end Gjennemsnitsavlen under de fire nærmest foregaaende Aar, hvorhos Kvaliteten var upaaklagelig.

Da Høsten i Frankrige ogsaa iaar synes at give gode Forhaabninger, turde man i vore Lande ikke faa videre Anledning til at paaregne nogen Afsætning af Havre paa det franske Marked, med mindre nogen uforudseet Omstændighed skulde indtræffe.

Har imidlertid under det sidste Aar Importen været sammenligningsvis ringe af Havre, saa finder et aldeles modsat Forhold Sted med Hensyn til Trævarer, og herved synes de saa møjsommelig istandbragte Toldsatser paa denne Artikel at have været paa det nærmeste resultatløse. Den sidstnævnte Dom gjælder saavel betreffende selve Indførselen af den udenlandske Vare, hvilken de omtalte Toldsatser søgte at hemme som og med Hensyn til Afsætningen af de indenlandske Skovprodukter, hvilken i Besynderlighed forventedes at skulle ophjælpes og fremmes ved de samme Toldsatser. Derimod synes de at have faaet sin Paastand bekræftet, der under Striden om de omhandlede Indførselsafgifter fremholdt, at det franske Træ ikke med Rimelighed kunde anvendes til samme Brug som det nordiske Virke, og at derfor de Resourcer, som de indenlandske Skove frembyder, nødvendigvis maatte blive begrænsede.

Det Aar, som sidst er gaaet til Ende, tør, hvad angaar Omfanget af de afsluttede Forretninger og den Gevinst, som Exportørerne derunder har indhøstet, vel ikke tælle saa mange ligeartede Perioder i Træskibningens Aarbøger. Betreffende den franske Træimports Størrelse i Aaret 1896 kan det siges, at under det sidste Tiaar blot Aar 1891 — eller det Aar, som gik nærmest forud for Toldsatsernes Indførelse — kunde opvise et høiere Værdital, samt at under Aarene 1888 og 1887 de indførte Kvantiteter vel var noget betydeligere, men at dog disses bogførte Værdi var mindre end under det sidstforløbne Aar. Og de Priser, som herved betales og fremdeles betales — som det synes under en stadig Stigning siden Slutningen af sidstleden December — tør vel være saa høje, at de burde tilfredsstille selv meget opskruede Fordringer. Dette maa visselig kunne gjælde om Trævarer i Almindelighed, men særskilt lader visse Dimensioner til at være eftersøgte, saasom Planchetter og Battens, saavel af Gran som i Besynderlighed af Furu, af hvilken sidstnævnte Varesort Tilgangen derfor skal være yderst ringe under særskilt stigende Noteringer.

Under disse Omstændigheder har naturligvis de franske Importørers Holdning været vaklende og usikker. Man syntes under længere Tid at staa i den Formening, at de høje Priser ikke skulde holde sig, og man vilde derfor helst undgaa at kontrahere om større Skibninger. Det indtraf ogsaa, at Importørerne sig imellem overlod, hvad de kunde undvære af sine Lagere, og herigjennem undgik man indtil et vist Mon at gjøre nye Bestillinger. I Bretagne ommeldes Stillingen at have været særskilt vanskelig, da man der fortrinsvis skal have Behov for billigere Træsorter, og Tilgangen derpaa var i høi Grad reduceret.

Imidlertid tør vel, siden Importørernes Lagere lidt efter lidt udtømmes, men derimod Nødvendigheden af at betjene egne Kunder fremdeles altid gjør sig gjældende, de høie Priser definitivt maatte akcepteres paa det franske Marked. Tvende Omstændigheder maa særskilt medvirke hertil, nemlig paa den ene Side den Enighed, som synes at være opnaaet mellem Træexportørerne i de forskjellige Lande om ikke at nedsætte Priserne, og paa den anden Side den før omtalte Vanskelighed ved at benytte det indenlandske Trævirke til samme Brug som det nordiske.

Alligevel turde just disse høie Priser medføre, at Skibningerne under indeværende Aar ikke bliver fuldt saa omfattende som under det sidst forløbne Aar, idet derhos Antagelsen af, at de nordiske Skoveiere ved de høie Noteringer skal lokkes til en forceret Hugst og Tilvirkning, hvorigjennem et Prisfald vel ikke kommer til at undgaaes, paa sin Side turde virke tilbageholdende paa Importørernes Indkjøb.

Efter hvad der er indberettet af de forenede Rigers Vicekonsul i Calais, skal man som en Følge af de høie Priser og Toldsatser paa skaaret Virke dersteds være betænkt paa at indrette et Sagbrug. Til dette skulde da Grovtømmer og Træstokke indføres fra Skove, som for Øiemedet indkjøbtes i Sverige og Rusland, ligesom ogsaa et større Antal Dampskibe tillige opgives at være befragtede for omhandlede Transport. Foretagendet, som skal være sat igang af en svensk Mand, lader til at have særskilt Udsigt til at skulle lykkes paa Grund af fordelagtige lokale Forholde, og herigjennem kommer altsaa en Konkurrence mod Sagbrugene i Norden at etableres inden Frankrig selv. Desuden kan nævnes, at franske Kapitalister opmuntres til at anlægge Sagværk i Sydrusland, hvorfra siden Udslibning over Havne ved Sortehavet kunde foregaa til Frankrig og Algier.

Ifølge den ovenfor meddelte Oversigt over den franske Indførsel af skaaren Træløst, besørjes denne hovedsagelig af de forenede Riger og Rusland. Den ligeledes i det foregaaende anmeldte Stigning i nævnte Indførsel under Aaret 1896 befinder sig ogsaa at have kommet disse Lande tilgode, saavidt angaar de grovere Dimensioner, hvorimod Importen af sagede Trævarer af 35 mm. og derunder fra Norge synes at have gaaet noget tilbage under sidstledent Aar, til Trods for, at Indførselen endog af denne Slags Vare har været den rigeligste det sidste Aar baade fra Sverige og Rusland. Betræffende Importen af Træ fra Nordamerika maa anmærkes, at denne ikke ansees at være af tilstrækkelig Betydning til at blive omtalt i den paagjældende franske Statistik, hvorefter man muligens tør kunne drage den Slutning, at Konkurrencen fra dette Hold ikke lader til at være synderlig frygtindgydende.

Af de øvrige Sorter nordisk Træløst opgik Indførselen til Frankrig fra alle Lande under de tre seneste Aar til nedenanførte Kvantiteter i „Commerce général“:

	1896.	1895.	1894.
Rundtømmer, ubearbejdet	49 709 Tons	40 835 Tons	47 176 Tons
Jernbanesviller	100 -	— -	10 -
Andet firhugget Virke .	120 010 -	109 002 -	117 407 -

Træ til Gadebelægning .	17 900	Kg.	79	Kg.	12 669	Tons
Tøndestav (af andet Træ end Eg)	3 459 500	-	1 640 893	-	1 061 016	-
Lægter (bois en éclisses)	2 746 600	-	2 607 872	-	3 052 039	-
Tøndebånd og Stager (forarbejdede)	1 923 600	-	1 842 283	-	1 995 191	-
Stænger og Stager (ube- arbejdede)	76 448 400	-	35 838 465	-	54 464 020	-
Brændeved	31 900	Tons	33 440	Tons	36 215	Tons
Cellulosekub	123 800	-	119 182	-	122 108	-
Trækul	6 400	-	6 050	-	5 896	-
Træuld	2 073 900	Kg.	2 108 970	Kg.	2 923 469	Kg.
Træ af andet Slags . .	798 000	-	531 818	-	500 373	-

Af alle disse Artikler har saaledes Afsætningen paa Frankrig voxet under Aaret 1896, med Undtagelse af Lægter, Tøndebånd og tilarbejdede Stager, Brændeved samt Træuld, hvoraf Tilførselen har gaaet noget tilbage.

Vedrørende den Import af Grubetømmer (Minetømmer), som fra vore Lande finder Sted over Calais, har de forenede Rigers derværende Vicekonsul indberettet, at denne Handelsrørelse kunde paaregne en større Udvikling, om vedkommende Exportører mere lagde Vind paa at gjøre sig fortrolige med de Forholde, som i Henseende til denne Vare er raadende paa det franske Marked samt i Sæerdeleshed søgte i større Udstrækning at skaffe sig Forbindelse med Forbrugere eller Kjøbere i det Indre af Frankrig.

Af nedenstaaende Arter bearbejdede Trævarer indførtes til Frankrig i „Commerce général“:

	1896. Kg.	1895. Kg.	1894. Kg.
Kosteskift af Birk og andet Træ	420 600	374 713	404 029
Virke til Tømmermands- og Vognfabrikantar- beider	513 800	624 666	752 805
Gulvbrædder, høvlede .	2 634 700	3 172 056	4 214 057
Vinduer, Døre og andet Snedkerarbejde i Stk.	356 000	211 809	435 082
Traadsneller, mindre .	509 900	536 028	352 573
Skift til Agerbrugsred- skaber af Ask	778 600	553 669	390 821

Blot for den første og den sidste Artikel inden denne Varegruppe findes efter ovenstaaende Opgaver Aaret 1896 at udvise en større Import end noget af de nærmest foregaaende Aar. Paa den anden Side konstateres den største Formindskelse for høvlede Gulvbrædder, hvoraf de franske Snedkerifabrikanter synes snart selv helt og holdent at kunne tilvirke, hvad de behøver, takket være de opskruede Toldsatser.

Sluttelig kan meddeles følgende Oversigt over de Kvantiteter, som under

de tre seneste Aar fra Udlandet er indkommet i Frankrig af andre Varer, af hvilke en betydeligere Export foregaar fra de forenede Riger (Commerce général):

	1896.	1895.	1894.
Torsk og Klipfisk (udenom det fra det franske Bankfiske)	59 500 Kg.	48 365 Kg.	98 646 Kg.
Stokfisk	426 200 -	472 999 -	460 436 -
Sild	150 400 -	206 132 -	192 256 -
Anden saltet eller røget Fisk	3 191 300 -	3 235 927 -	3 383 043 -
Preserveret Fisk (udenom Sardiner)	695 100 -	685 556 -	602 078 -
Hvaltran	1 949 500 -	1 123 907 -	1 046 118 -
Torsketræn	2 487 600 -	3 283 325 -	3 150 873 -
Andet Fiskefedt	2 055 100 -	2 411 585 -	2 502 101 -
Torske- og Makrelrogn	5 975 600 -	5 858 200 -	5 171 245 -
Hvalbarder (ubearbejdede)	184 900 -	142 245 -	216 394 -
Sælskind, uberedte	35 400 -	35 096 -	103 -
Fiskelim	40 100 -	43 026 -	30 017 -
Huder, ubearbejdede, større	45 551 100 -	48 373 253 -	46 675 974 -
Do. af Faar	1 345 300 -	7 808 025 -	15 040 737 -
Sirup for Sprittilvirkning	56 838 700 -	62 563 633 -	96 310 867 -
Træbjærene	3 824 300 -	2 585 323 -	4 076 229 -
Fodervæxter	13 400 900 -	12 586 691 -	91 543 645 -
Træmasse, mekanisk	74 804 000 -	89 335 695 -	93 201 537 -
Do., kemisk	44 671 700 -	36 563 697 -	31 894 688 -
Øl	19 715 700 -	20 101 192 -	20 092 023 -
Brynestene	12 194 Stk.	16 384 Stk.	24 373 Stk.
Is	46 804 000 Kg.	25 501 436 Kg.	27 487 593 Kg.
Jernmalm	1 862 665 Tons	1 651 423 Tons	1 638 486 Tons
Støbejern	94 667 -	79 807 -	107 628 -
Raat Smedejern (Smeltestykr.)	7 786 700 Kg.	17 354 940 Kg.	17 776 924 Kg.
Jern, smidt og valset	47 621 800 -	43 963 686 -	43 403 000 -
Jerntraad	3 645 500 -	1 593 260 -	898 251 -
Staal, smidt valset og Traad	16 110 600 -	10 047 122 -	8 893 579 -
Oxalsyre	604 100 -	688 598 -	813 499 -
Vegetabilsk Aske (Cendres végétales)	26 700 -	61 711 -	249 647 -
Oxalsurt Salt (oxalate de potasse)	71 600 -	75 721 -	78 525 -
Papir i forskellige Farver	1 469 500 -	1 400 829 -	1 350 033 -
Do. af andet Slags	7 232 400 -	7 137 282 -	6 568 826 -
Tapetpapir	846 800 -	646 643 -	609 604 -
Pap i Plader (Ark)	405 500 -	446 112 -	352 732 -
Jordbrugsmaskiner	7 005 400 -	6 014 465 -	3 729 610 -
Fiskekroge	44 400 -	42 033 -	21 457 -
Spiger af alle Størrelser	196 000 -	197 907 -	263 277 -
Søm for Skoning af Kreaturer	1 482 800 -	1 788 800 -	1 731 686 -
Knive, Saxe etc., grovere	56 200 -	61 018 -	66 707 -
Do., finere	12 900 -	8 032 -	14 052 -
Chemiske Tændstikker og Træ for Tændstikker	2 323 800 -	3 354 590 -	1 396 963 -

Særskilt kan i denne Forbindelse nævnes, at Generalkonsulatet under sidstledent Aar paa Anmodning foretog Undersøgelser for at finde ud, hvorvidt der kunde blive Tale om Indførsel af Faar fra Norge til det nordlige eller vestlige Frankrig. Disse Undersøgelser syntes at angive, at et saadant Foretagende vel kunde sættes igang med nogen Fordel under gunstige Omstændigheder, men at paa den anden Side den høje Toldsats, Resikoen under Reisen samt derhos Fluktuationer i Markedet kunde forvolde mere eller mindre følelige Tab, saaledes som det ogsaa er indtruffet ved Forsendelser af Forsøgsladninger. Disse Meddelelser synes inidlertid ikke at have givet Anledning til noget Slags Foranstaltning i den omhandlede Retning.

Den Artikel blandt de ovenfor opregnede, for hvilken Udsigterne til fordelagtig Afsætning i Frankrig for nærværende turde være de bedste, lader til at være Træmasse og i Besynderlighed den chemiske Vare. Efter en noget trykket Periode, blev nemlig Markedet i Løb af det forrige Aar omsider fast med gode Priser, og under Indflydelse heraf tiltog Indførselen, særskilt af chemisk Masse, der saaledes under afvigte Aar naaede et langt høiere Tal end tidligere. Derimod forefalder det, som om Forbruget af mekanisk Træmasse i Frankrig har naaet sit Høidepunkt, idet Importtallene under 1896 og 1895 var lavere end under 1894. Ligeledes kan det siges, at de franske Træmassefabrikanter ikke videre øger sin Indførsel af Cellulosekub for selv at tilvirke Træmasse.

Hvad betræffer Jern- og Staalprodukter fra de forenede Riger, tør nok Anvendelsen heraf i Frankrig forfærende blive begrændset paa Grund af de Forhold, som udførligt er skildrede i foregaaende Aarsberetninger. Den franske Tilvirkning af disse Produkter udviste for det sidstledne Aar en Tilvæxt, udgjørende: for Støbejern 329 834 Tons, for smedet Jern 57 850 Tons, for bearbejdet Staal 168 985 Tons samt for Bessmer og Siemens-Martin-Takker 252 795 Tons, hvilke Tal tydelig nok giver tilkjende, at man her i Landet for Anskaffelsen af disse Produkter ikke turde behøve i nogen større Udstrækning at ty til Udlandet. Dog lader det til i visse Grene af Jern- og Staalindustrien, saasom ved Tilvirkning af Kanoner, Panserbeklædninger, Haandgeværer, Velocipeder, Instrumenter o. l. at svensk Jern, trods Prisforskjellen, fortrinsvis er efterspurgt og derfor fremdeles kommer til at beholde sin Plads paa det franske Marked. Den indenlandske Spiger- og Sømfabrikations Udvikling muliggjør ogsaa blot i mere indskrænket Grad Anvendelsen af vore nordiske Artikler af samme Slags, hvilket endnu mere gjælder Værktøi, Redskaber, Knivsarbejder og lignende Fabrikater.

Af visse Fiskerifrembringelser fra Norden kan der altid i Frankrig paa- tegnes Afsætning, saasom af Rogn til Agn, Tran, Guano samt en Del Preserver, og tør hælde skulde herved kunne opnaaes større Resultater med et mere planmæssigt og energisk drevet Arbejde, særskilt hvad Preserver angaar. For naturlig norsk Is or altid Markedet sikret i Frankrig, og man synes ikke for indværende Aar at have nogen Grund til at befrygte Formindskelse i Anvendelsen af dette Produkt, saafremt Priserne ikke stiger altfor høit.

De Artikler, som fra Frankrig udførtes til vore Lande er altid fremdeles Kaffe, Vin, Sprit, Likører, Oljekager, Farvetræextrakt, Mel, Smør, Modevarer, Frugt, vævede Tøier, Læder- og Skindarbejder, Preserver m. m. I Henseende herpaa turde det være at erindre om, at nye Bestemmelser under dette Aar er kommet til for at beskytte Handelen med Vin og Smør mod Forfalskninger,

hvilke Bestemmelser ikke synes at være uvigtige for Bevarelsen af Tilliden til de franske Varemærker.

Saaledes er gennem Lov af 6te April d. A. et Forbud udfærdiget mod Tilvirkning af „vins de marc“ og „vins de sucre“ for dermed at drive Handel, ligesom ei heller Forsendelse af saadanne Varer maa finde Sted. Videre er i Lov af 16de s. M. foreskrevet, at der ikke under Navn af Smør maa holdes tilsalgs, forsælges, ind- eller udføres Produkter, som ikke udelukkende er tilvirket af Melk eller Fløde, med eller uden Tilsætning af Salt og Farvestof. Paa den anden Side skal betegnes med Navnet Margarin ethvert andet Næringsemne, bestemt til samme Brug som Smør og af lignende Udseende, og et saadant Produkt maa ikke indeholde Farvestof, ei heller være opblandet med Smør i større Proportion end 10 pCt. Desuden skal alle Fade, Kasser og Kollis, som indeholder Margarin, bære dette Navn i tydelige Bogstaver m. m.

I denne Sammenhæng kan ogsaa anmærkes, at der er sat Udførselspræmier paa fransk Sukker gennem Lov af den 7de i nævnte Maaned til Lettelse af dette Produkts Afsætning i Udlandet. Derimod vedtoges gennem Dekret af 29de Juli 1896 saadanne Forandringer i Forskrifterne vedrørende temporær Toldfrihed (admission temporaire) ved Indførsel af Hvede, at derigennem de tidligere udbetalte forklædte Udførselspræmier for Hvedemel næsten bortfalder, hvilket naturligvis maa have forhøiet Prisen paa den sidstnævnte Artikel i Udlandet.

Norges Varebytte med Frankrig i det hele gik for Aaret 1895 i „Commerce général“ op til følgende Værdier i Francs, jevnført med Gjennemsnitsomsætningen under den næst foregaaende Femaarsperiode:

	1895	I Gjennemsnit under Perioden 1890—1894.
Import fra Norge til Frankrig . . .	21 300 658 frcs.	27 732 329 frcs.
Export fra Frankrig til Norge . . .	6 260 304 -	8 202 574 -
Tilsammen	27 560 962 frcs.	35 934 903 frcs.

Som det af disse Tal fremgaar, befindes vor Handelsomsætning med Frankrig at have været i noget Aftagende for Aaret 1895, hvilket ogsaa allerede er antydnet i de for dette Aar meddelte Specialopgaver. Denne Tilbagegang udgjør under den Tid, disse Tal omfatter, for Norge 23.30 pCt. og rammer saavel Import som Export.

Det bør imidlertid anmærkes, at disse Opgaver blot angaar det direkte Varebytte Søveien mellem de forenede Riger og Frankrig, og at saaledes alt Gods, som i Transit gaar over andre Lande, ikke er indbefattet deri.

Frankrigs Handelsomsætning med Kolonierne og Udlandet udgjorde under de to sidste Aar i Værdi:

Indførsel.	1896.	1895.
Næringstoffer	1 059 546 000 frcs.	1 035 499 000 frcs.
Raastoffer for Industrien	2 154 758 000 -	2 100 920 000 -
Manufakturartikler . .	622 843 000 -	583 480 000 -
Tilsammen	3 837 147 000 frcs.	3 719 899 000 frcs.
Udførsel.		
Næringsemner	639 503 000 frcs.	591 004 000 frcs.
Raastoffer for Industrien	829 566 000 -	873 599 000 -
Manufakturartikler . .	1 789 420 000 -	1 792 578 000 -
	146 154 000 -	116 615 000 -
Tilsammen	3 404 643 000 frcs.	3373 796 000 frcs.

Efter disse Talopgaver har saavel Frankrigs Indførsel som Udførsel i det hele været i Tiltagende under Aaret 1896, den førstnævnte med 117 248 000 frcs. og den sidste med 30 947 000 frcs. Men medens Indførselen er forøget for alle Varegrupper, er derimod Udførselen gaaet tilbage, hvad angaar Raademner for Industrien og, hvad der er af større Betydning, for Fabriksartiklernes Vedkommende. Vistnok turde Tilbagegangen i sidstnævnte Henseende opveies af den Forøgelse, som er opkommet i Forsendelsen af Postpakker, af hvilke vel en stor Del indeholder Manufaktur frembringelser, men det er imidlertid beklageligt for den franske Exporthandel, at den egentlige Forsendelse af Fabriksartikler til Udlandet har aftaget.

Det synes neppe at være nogen Tvivl om; at dette Forhold tyder paa, at Frankrig har tabt sin Plads i den internationale Konkurrence. Muligvis kan et saadant Resultat ikke siges at være aldeles nventet, idet jo det nye franske økonomiske System i første Linje tilsigter saavidt muligt at udelukke fremmede Produkter fra det indenlandske Marked, medens derimod Udviklingen af Landets ydre Handelsforbindelser mindre har været Gjenstand for Omtanke. Alligevel synes Tiden ikke at være inde for en Forandring af dette System, hvorfor man maa antage, at Landet i det hele og store ikke i nogen særdeles Grad kjender sig utilfreds med den nuværende Ordning.

Bordeaux.

(Vicekonsulens Beretning.)

I. Skibsfarten.

Til Bordeaux ankom i Aaret 1896 med Last og i Ballast:

**

651 britiske Fartøier, drægtige 453 435 Reg.-Tons, 632 franske*), 359 248, 57 hollandske, 63 288, 66 spanske 31 791, 29 danske, 23 914, 40 norske, 19 967, 25 østerrig-ungarske 19 694, 26 svenske, 14 767, 19 belgiske, 14 714, 14 russiske, 10 428, 9 tyske, 6 933, 13 italienske, 5 383, 1 portugisisk, 1 865, 1 græsk, 1 143, 1 tyrkisk, 611, ialt 1 584 Fartøier, drægtige 1 027 181 Reg.-Tons, hvilket er 146 Fartøier og 78 550 Reg.-Tons mere end i Aaret 1895.

Ifølge denne Opgave var saaledes de norske Skibe No. 5 i Antal og No. 6 i samlet Drægtighed, de svenske No. 7 i Antal og No. 8 i samlet Drægtighed af alle Nationers Fartøier, som i Aaret 1896 besøgte Bordeaux.

Følgende Tabel viser Omfanget af den norske Skibsfarts Bevægelse paa Bordeaux i det sidste Femaar.

Ankomne.	Ialt.		Dampskibe.		Seilskibe.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
1892	115	58 060	101	51 540	14	6 520
1893	96	52 822	75	41 761	21	11 061
1894	61	39 021	43	27 633	18	11 388
1895	29	16 264	23	12 532	6	3 732
1896	40	19 967	28	15 418	12	4 549

Den norske Skibsfart, om end i og for sig af ringe Omfang, var dog i 1896 i nogen Stigning, sammenlignet med 1895.

Der noteredes i Aarets Løb følgende Fragter for svenske og norske Skibe i Farten paa Bordeaux.

Til Bordeaux.

Fra Christianiafjorden: Vaad Træmasse 11 à 13 frc. pr. Ton, tør do. 20 à 23, Hestekosøm 20, Spiritus 20, Kalveskind ca. 50, Is 16 frc. pr. Ton.

Fra Gøteborg: Jern 12 à 13 fr. pr. Ton, Zinkmalm 12, vaad Træmasse 10 à 12, tør do. 14.90 à 22 frc. pr. Ton.

Fra Stockholm: Jern 12 à 18 frc. pr. Ton.

„ Havne ved den botniske Bugt: Trælast 41 à 60 frc. pr. Std.

„ Middlesborough: Rujern 7 frc. 50 cent. pr. Ton.

„ Bristolkanalen: Kul 4 frc. 75 cent. à 6 frc. 50 cent. pr. Ton.

„ Alicante: Vin 20 frc. pr. Ton.

„ Triest: Stav 10 à 12 frc. pr. Ton.

„ Marmora: Vin 30 frc. pr. 1000 Liter.

„ Pensacola: Trælast 97 sh. 5 d à £ 5. 0. 0 pr. Std.**).

„ Martinique og Guadeloupe: Sukker og Rum 30 à 35 frc pr. Ton.**).

„ Dakar: Arachider 21 sh. pr. Ton.

Fra Bordeaux.

Til Bristolkanalen: Pitprops 4 sh. 6 d à 7 sh. pr. Ton.

Totalbeløbet af de beregnede Bruttofragter androg i 1896 til følgende Summer:

For ankomne norske Skibe frc. 422 800, afgaaede frc. 198 750, ialt frc. 621 550.

*) Franske Skibe i indenrigsk Kystfart er ikke medregnet.

**) Seilskibe.

Et engelsk Seiskib, drægtigt 1 399 Tons, gik i Aaret 1896 hersteds over til at blive norsk Eiendom.

Nogen Erhvervelse for udenlandsk Regning af svenske eller norske Skibe fandt derimod ikke Sted her.

Intet svensk eller norsk Fartøi forliste eller led større Havari paa Kysten.

Til Vicekonsulatet indbetaltes i 1896 for Konsulskassens Regning:

I Konsulatafgift for svenske Skibe frc. 1 055.35, for norske Skibe frc. 1 409.85, tilsammen frc. 2 465.20. Expeditionsafgift i svenske Anliggender frc. 141.40, i norske frc. 235.10, ialt frc. 2 841.70 imod frc. 2 630.80 i 1895.

Af opsparede Hyrebeløb hjemsendtes i 1896 gennem Vicekonsulatet og Generalkonsulatet i Havre for norske Sømænd frc. 1 615.00.

Antallet af i Vicekonsulatet af- og paamønstrede norske Sømænd androg i 1896 til 35 afmønstrede og 34 paamønstrede.

3 Tilfælde af Rømning anmeldtes i 1896 for Vicekonsulatet. Vedkommende Skibsførere begjærede ikke anholdt Angjældende, der alle var Udlændinge. Den af den svenske Kirkes Missionsstyrelse i Begyndelsen af Aaret 1895 hidsendte Sømandspræst, Hr. Boman, vedblev ogsaa i 1896 sin Virksomhed hersteds. Til bedste for samme subskriberedes paa en i Vicekonsulatet udlagt Liste ialt 100 francs. — I tidligere Aarsberetninger har jeg omtalt den Nytte, vor Søfart har havt af det herværende protestantiske Sygehus. I Anledning af, at der nu tiltrængtes en ny Bygning for sammes Mandsafdeling, sattes i Begyndelsen af forrige Aar igang en Pengeindsamling blandt herværende Protestanter til Bestridelse af endel af Byggeudgifterne.

I Vicekonsulatet indkom til dette Øiemed ialt 1 000 frcs., deraf 500 frc. fra i Bordeaux bosiddende Svensker og Nordmænd, 400 frcs. fra Skibsredere Fearnley & Eger i Christiania og 100 frc. fra Skibsreder W. Frodi i Gøteborg.

I Skibsaftifterne fandt ingen Nedsættelse Sted.

Sundhedstilstanden var det hele Aar tilfredsstillende.

II. H a n d e l e n .

Af Trælaster (bois de construction) indførtes i Aaret 1896 til Bordeaux ca. 32 000 Ptb. Std., fordelt saaledes som følger paa de forskjellige trælast-exporterende Lande:

Sverige 10 821 Std., Norge 30, Finland 6 264, russiske Østersøhavne 4 688, russiske Havne ved det hvide Hav 5 011, tyske Østersøhavne 800, New Brunswick (Spruce) 2 679, Nordamerikas forenede Stater (Pitch Pine) 1 936 ialt 32 229 Std., hvilket er omtrent 5 000 Std. mere end i Aaret 1895.

Fra Sverige tiltog i Aaret 1896 Importen med ca. 2 000 Std., sammenlignet med det nærmest foregaaende Aar.

Træmasse. Ifølge Toldkammerets Opgave udgjorde Totalimporten af denne Artikel ca. 8 700 Tons, deraf:

	Mekanisk Masse.	Chemisk Masse.
Fra Sverige	1 966 Tons	450 Tons
„ Norge	4 034 „	1 193 „
„ Danmark	— „	5 „
„ Tydsland	56 „	194 „
„ Belgien	179 „	504 „
„ England	— „	103 „
„ Nordamerikas forenede Stater	— „	11 „
	6 235 Tons	2 460 Tons

Sammenlignet med de nærmest foregaaende Aar stillede Indførselen sig saaledes, naar mekanisk og chemisk Masse regnes under ét:

	Fra Sverige.	Fra Norge.	Fra andre Lande.	Ialt.
Aar 1896 . . .	2 416 Tons	5 227 Tons	1 052 Tons	8 695 Tons
„ 1895 . . .	258 „	5 205 „	1 625 „	7 088 „
„ 1894 . . .	280 „	6 455 „	1 081 „	7 816 „
„ 1893 . . .	1 245 „	2 793 „	572 „	4 610 „
„ 1892 . . .	1 236 „	6 789 „	434 „	8 459 „

Det bør imidlertid bemærkes, at det Kvantum Træmasse, der ifølge foranstaaende Tabel i Aaret 1896 hidkom fra Belgien og England (ca. 800 Tons) turde for en væsentlig Del være norske Varer, der ere blevne omlastede i vedkommende Lande.

Jern og Staal. Importen af Stangjern udgjorde:

	Fra Sverige	Fra andre Lande.	Ialt.
Aar 1896 . . .	1 564 Tons	0.5 Tons	1 564.5 Tons
„ 1895 . . .	1 790 „	190 „	1 980 „
„ 1894 . . .	1 728 „	112 „	1 840 „
„ 1893 . . .	1 693 „	7 „	1 700 „
„ 1892 . . .	3 024 „	63 „	3 087 „

Af Staal i Stænger ankom:

Aar 1896 . . .	152 Tons	11 Tons	163 Tons
„ 1895 . . .	186 „	77 „	263 „
„ 1894 . . .	153 „	21 „	174 „
„ 1893 . . .	96 „	62 „	158 „

Af Hestekosøm indførtes:

		Fra Norge.	Fra Tydskland.	Fra andre Lande.	Ialt.
Aar 1896		250 Tons	22 Tons	12 Tons	284 Tons
" 1895		282 "	33 "	14 "	329 "
" 1894		198 "	95 "	0.5 "	293.5 "
" 1893		155 "	214 "	17 "	386 "

Isimporten fra Norge udgjorde:

i Aaret 1896		350 Tons	(1 Ladning)
- — 1895		470 "	(1 —)
- — 1894		650 "	(2 Ladninger)
- — 1893		865 "	(3 —)

Paa Grund af Fabrikernes Virksomhed er der ingen Udsigt til nogen større Udvikling af Importen til Bordeaux.

Spiritus.	Fra Norge ankom	60 469 Liter i 1896
	imod 27 000 —	- 1895
	61 805 —	- 1894
	36 488 —	- 1893
	og 49 210 —	- 1892.

Den største Del af denne Vare ankommer angivelig i Transit.

Følgende efter Opgave fra Toldkammeret opstillede Tabel udviser den Udstrækning, i hvilken endel andre Artikler, der ere Gjenstand for Udførsel fra Sverige og Norge, i det sidst forløbne Aar ere blevne importerede hertil:

		Fra Sverige.	Fra Norge.	Fra andre Lande.	Ialt.
Stokfisk . . .	Kg.	—	Kg. 700	Kg. 140 398 ¹⁾	Kg. 141 098
Torskerogn . .	"	—	" —	" 502 155 ²⁾	" 502 155
Torskelevertran.	"	—	" 8 593	" 679 679 ³⁾	" 688 272
Hvalolje . . .	"	—	" 1 249	" 21 397 ⁴⁾	" 22 646
Øl	"	—	" 4 132	" 436 005 ⁵⁾	" 440 137
Papiræsker . .	"	—	" 5 472	" 6 527	" 11 999
Zinkmineral . .	Ton 3 180	Ton —	Ton —	Ton 16 760 ⁶⁾	Ton 19 940
Svovelsurt Kobber	" 104	" —	" —	" 12 358 ⁷⁾	" 12 462

¹⁾ Denne Vare er formentlig norsk Produkt. ²⁾ Heraf 334 845 Kg. fra de store franske Fiskerier og 84 341 Kg. fra Nordamerika. 82 132 Kg., der er ankommet via Holland, turde være norsk Produkt. ³⁾ Heraf 616 807 Kg. fra de store franske Fiskerier. 41 590 Kg., der er indført via Holland, turde ialfald delvis være norsk Produkt. ⁴⁾ Importeret fra England. ⁵⁾ Væsentlig fra Holland, England og Tydskland. ⁶⁾ Væsentlig fra Italien. ⁷⁾ Væsentlig fra England.

Ogsaa af endel andre Artikler, saasom Skind, Anchovis og Slibestene fra Norge fandt nogen Import Sted; ligesaa af svenske Tændstikker, der angivelig forsendtes videre til Algier.

Af Punsch og Pelsværk fra Sverige samt Vildt og Feldspat fra Norge kom nogle ganske smaa Forsendelser.

Af Havre, kondenseret Melk, Melasse, vegetabilsk Tjære, Hø og Fiskelim, af hvilke Artikler der tidligere nu og da forekom Import, fandt ingen direkte Tilførsel Sted fra de forenede Riger Aaret 1895.

Vinhandelen. Importen til Bordeaux af udenlandske Vine androg i Aaret 1896 til næsten 149 Millioner Liter, hvoraf fra Spanien 116 606 000, Algier 29 360 000, Tyrkiet 1 508 000, Østerrige 669 000, Tunis 346 000, Grækenland 149 000, Italien 113 000, Uruguay 19 000, Argentina 16 000 og fra forskellige andre Lande 45 000 Liter, ialt 148 831 000 Liter imod 124 Millioner Liter i 1895, 76 Millioner i 1894 og 103 Millioner i 1896.

Den betydelige Forøgelse i Indførselen, som fandt Sted i 1896, faldt saa godt som udelukkende paa spanske Vine, hvoraf Importen tiltog med 37 Millioner. Importen af Algiervine vare ca. 10 Millioner Liter mindre i 1896 end i 1895. Ogsaa fra Tyrkiet, Tunis, Italien og Portugal var Importen mindre end i 1895.

Vinavlen i Departementet Gironde gav i Aaret 1896 et Udbytte af 335 455 000 Liter imod 209 487 000 Liter i 1895, 233 400 000 Liter i 1894, 492 800 000 Liter i 1893 og 184 380 000 Liter i 1892.

Med Undtagelse af det exeptionelle Vinaar 1893 har man nu i en Række af Aar her i Departementet ikke havt en i kvantitativ Henseende saa rig Vinhøst som i 1896.

En stor Del af Sommeren og Høsten var usædvanlig regnfuld og lidt varm, hvorfor Druerne modnedes langsomt og paa enkelte Steder neppe fuldstændigt. Det synes imidlertid at være en almindelig Antagelse, at den nye Vins Kvalitet i det hele taget vil blive god.

Ifølge officielle Opgaver var Mængden af de fra Bordeaux søværts eksporterede Vine i de sidste Femaar:

1896.	1895.	1894.	1893.	1892.
Liter 86 473 800	69 834 300	91 959 400	82 117 000	83 330 000

Af forrige Aars Exportkvantum udførtes:

	80 438 900 Liter	paa	Fad	og	6 034 900 Liter	paa	Flasker,
hvoraf til Sverige	555 170	—	”	—	”	104 319	—
og til Norge	554 752	—	”	—	”	104 084	—

Det samlede Exportkvantum til Sverige var saaledes 659 489 Liter imod 586 000 Liter i 1895, og til Norge 658 836 Liter imod 533 000 Liter i 1895.

Af fransk Brændevin (reduceret til ren Alkohol) udførtes ifjor herfra 2 928 883 Liter, nemlig 1 776 551 Liter paa Fad og 1 152 332 Liter paa Flasker imod tilsammen 3 161 849 Liter i 1895.

Af denne Vare sendtes til Norge paa Fad 200 534 Liter og i Flasker 5 412 Liter, ialt 205 946 Liter imod 258 100 Liter i 1895.

Foruden Vine og Brændevine kan nævnes følgende Artikler, som i 1896 have været Gjenstand for Export herfra til de forenede Riger:

	Til Sverige.	Til Norge.
Friske Æbler og Pærer . . .	58 000 Kg.	7 700 Kg.
Tørrede Blommer	482 000 „	45 000 „
Mandler og Nødder	49 000 „	35 000 „
Andre konserverede Frugter .	6 500 „	800 „
Friske Grønsager	1 700 „	86 „
Konserverede do.	43 000 „	10 000 „
Sengefjæder	85 000 „	— „
Terpentinolje	46 000 „	5 000 „
Tøndebaand	603 000 „	620 000 „

Rouen.

(Vicekonsulens Beretning.)

Skibsfarten paa Rouen naaede under Aaret 1896 i sin Helhed det Omfang, som udvises af nedenstaaende Tal:

Franske (Kystfarere iberegnete) 567 Fartøier, 313 259 Tons, britiske 744, 335 421, norske 78, 46 256, svenske 88, 61 619, danske 38, 38 132, spanske 37, 34 615, tyske 39, 24 701, østerrigske 29, 30 030, russiske 6, 4 908, belgiske 7, 3 704, portugisiske 2. 532, italienske 3, 2 346, ialt 1 638 Fartøier, 895 523 Tons.

Aar 1895 besøgtes Havnen af 1 650 Fartøier med 816 398 Tons.

Efterat Søfarten paa Rouen lige siden 1891 aarlig har været i stærkt Aftagende, er saaledes en Vending til det bedre indtraadt i det sidste Aar, idet Fartøiernes samlede Drægtighed da overstiger med nær 9 % det foregaaende Aars Tonnage.

De forenede Rigers Skibsfart inden Vicekonsulatsdistriktet har udgjort 166 Fartøier med 107 875 Tons, af hvilke blot 5, maalende 1 440 Tons, var Seilfartøier. Dette udgjør en Formindskelse af 14 Fartøier og 2 616 Tons i Sammenligning med Aar 1895. Ved nærmere Granskning befindes Formindskelsen udelukkende at falde paa den norske Søfart, som er gaaet ned med 25 Fartøier og 9 122 Tons, medens den svenske er forøget med 11 Fartøier og 6 506 Tons.

Tilvæksten i den svenske og Nedgangen i den norske Søfart forklares hovedsagelig paa den ene Side deraf, at svenske Dampskibe i større Antal og med betydeligere Drægtighed under det forledne Aar fandt Sysselsættelse i Maanedsbefragtning paa spanske Havne, samt paa den anden Side af den Omstændighed, at Indførselen fra Sverige under den sidste Del af Aaret holdt sig

livligere end Indførselen fra Norge, hvilken sidste aftog i ikke ringe Grad under samme Tidsrum.

For at vende tilbage til Trafiken paa Rouen i sin Helhed maa det anmærkes, at Skibsfarten paa Havnen næsten uafbrudt tiltog i Betydning til og med 1891, i hvilket Aar Antallet af ind- og udgaaende Skibe gik op til 5 986 med Ladninger, der tilsammen udgjorde 2 435 050 Tons. Men allerede det følgende Aar begyndte Stillingen at forandres som Følge af det da indtraadte Toldsystem, som forhøiede Indførselsafgiften paa spansk Vin fra 2 frc. til 15 frc. for Hl., svarende til en Beskyttelse af 650 % samt paa portugisisk Vin til 22 frs., udgjørende 1 000 % samtidig med, at høie Toldsatser paaførtes andre Varer. Formindskelsen i Skibsfarten blev nu for hvert Aar større og større, og Statistiken for Aaret 1896 udviser blot et Antal af 3 281 ankomne og afgaaede Fartøier med tilsammen 1 663 226 Tons Gods.

Under sidstnævnte Aar var Skibsfarten fordelt som følger:

A n k o m n e :

Antal Seil- fartøier.	Ladninger i Tons.	Antal Damp- skibe.	Ladninger i Tons.
152	37 286	1 486	1 434 145

A f g a a e d e .

Antal Seil- fartøier.	Ladninger i Tons.	Antal Damp- skibe.	Ladninger i Tons.
156	10 938	1 487	179 879

Den isinefaldende Nedgang i Skibsfarten paa Havnen har naturligvis forarsaget stor Uro og været Gjenstand for bitre Klagemaal i alle for Havnens Udvikling interesserede Kredse. Inden disse synes den Anskuelse, at være almindelig raadende, at den fornemste Aarsag til Trafikens Tilbagegang er at søge i det til Yderlighed drevne protektionistiske Toldsystem, som for nærværende raader i Frankrige. Man synes at være enig deri, at saalænge Landet følger en Toldpolitik, som leder til Hemmelse af den internationale Samfærsel, kan det ikke ventes, at den paa Skibsfarten beroende Vareomsætning skal kunne gaa frem, selv om derigjennem beredes en virksom Støtte for en vis Del af Landets Industri.

Men om Rouen saaledes som Havn betragtet har lidt betydeligt under denne Sagernes Stilling, vilde det dog være urigtigt at negte, at det forandrede Toldsystem har tilført Byen som Fabrikstad forøgede Rigdomme. Rouen er nemlig, som bekjendt, Frankrigs største Fabrikstad paa Bomuldsindustriens Omraade, og denne Bedrift har nu, takket være den høie Beskyttelsestold, havt mange gunstige Aar. Stor Gevinst og dermed følgende rigelig Tilgang af Kapital ledede imidlertid mange af Fabrikerne til at udvide sin Produktion med den Følge, at Priserne for nærværende er betydeligt sunket, og at Efterspørgslen, i det mindste for Øieblikket, ikke staar i Forhold til den forøgede Tilvirkning. Man venter dog, og det maaske med Rette, en Forbedring i dette Stykke med Vaarens Indtræden.

Der hæver sig imidlertid, som ovenfor nævnt, inden herværende maritime Kredse alt mere og mere Røster for at træffe Foranstaltninger til Ophjælpelse af de vidtløftige Interesser, som findes repræsenterede i Frankriges mange og kostbare Havne. Man medgiver herved, at det kan have været paa sin Plads, at Agerbrug og Fabrikdrift i nogen Tid er blevne hjulpne, men man erindrer, at disse Næringsgrene nu har nydt Beskyttelse tilstrækkeligt længe samt draget Fordel paa Handelens Bekostning. Det vilde derfor være paa Tide, at ogsaa en Tanke nu viedes Frankriges søfarts- og handelsdrivende Befolkning, idet nemlig det ikke i Længden kan gaa an at værne blot om en Del af Landets Næringskilder til Skade for andre ligesaa berettigede Livsvirksomheder. Det burde ogsaa særskilt ihukommes, at Havnearbeideren ikke stadigt kunde opofres for Fabrikarbeideren, men istedet derfor burde Satsen: Chacun à son tour vinde Hævdelse.

Fra Norge til Rouen har Indførselen gaaet for sig under 6 forskellige Flag, saaledes som det fremgaar af følgende Tabel:

Fra Norge.				Til Norge.			
		Antal.	Reg.-Tons.			Antal.	Reg.-Tons.
Norske	. .	31	20 518	Norske	. .	8	4 996
Svenske	. .	1	1 104	Svenske	. .	1	712
Russiske	. .	1	184	Russiske	. .	1	184
Danske	. .	2	1 276	Danske	. .	1	122
Britiske	. .	18	13 086	Britiske	. .	1	684
Tyske	. .	5	2 122				
		58	38 290			12	6 698

Ihvorvel Trævareimporten fra Norge og Sverige hovedsagelig er foregaaet under de forenede Rigers Flag, har dog truende Konkurrenter indenfor denne Trafik begyndt at træde frem i danske Rederier, hvilke har erhvervet sig nye Dampskibe, særskilt byggede for saadan Fart og egnede til, ved sin Anordning at modtage enorme Dækslaste, at fortrænge Dampere af en ældre Type. Men der tør vel ikke være Tvivl om, at vore norske og svenske Redere snart nok kommer til at sætte sig istand til at møde den alvorlige Fare paa et Fragtmarked, som helt naturligt burde bevares for vore egne Skibe.

At herværende Importører har fundet det stemmende med sin Fordel at befragte deslige Dampere med stor Dækslastskapacitet og for Fremtiden kommer til at foretrække disse, fremgaar af den Kjendsgjerning, at man allerede har afsluttet Befragtninger med danske Rederier for tilstundende Skibsfartssæson for Dampskibe, der laster omkring 1 500 Standard hver. Saaledes har et af de største Importfirmaer hersteds befragtet 6 danske Dampere paa Norrland, alle for en sammenhængende Reiser under Sæsonen.

Fragterne til Rouen fra norrlandske Havne har under Aarets Løb gjerne holdt sig til omkring frc. 33.50 à frc. 34.50 pr. Standard.

Vintransporten paa Rouen indtager fortfarande en betydelig Plads og flere saavel norske som svenske Dampskibe har i forledne Aar deri fundet en lønnende Beskæftigelse gennem Maanedsbefragtning, særlig under Vintersæsonen, a Konkurrancen om disse Fragter er særskilt stor.

Vinproduktionens hurtige Udvikling i Algier i Begyndelsen af Nitiaarene samtidigt med, at udenlandske Fartøier forbødes at drive Fragtfart mellem algierske og franske Havne, har imidlertid under senere Aar formindsket Anvendelsen af udenlandsk Tonnage i denne Fragtfart; dette Forhold har ogsaa været en medvirkende Aarsag til Nedgangen i de forenede Rigers Skibsfart her paa Havnen.

Som følgende Opgaver udviser, antager Vinindførselen fra Spanien og Algier under Aaret 1896 et omtrent lige Omfang:

Vinimporten til Rouen i Aaret 1896.

Fra Spanien.	Fra Algier.	Fra Italien.
104 784 500 Liter.	100 623 138 Liter.	18 718 Liter.

Har end vore norske og svenske Redere vist sig ret gerne at ville deltage i Træ- og Vinfragtfarten paa Rouen, synes de derimod hidtil at have havt liden Opmærksomhed henvendt paa Kul- og Petroleumstraden ligesaa lidt som paa Korntransporten fra Sydamerika, naar saadan tilbyder sig. Og dog er Kulimporten til Rouen af en saadan Betydning, at ingen Uge hengaar, uden at et vist Antal Dampskibsladninger ankommer hid. Da disse korte Reiser med hurtig Expedition synes at lønne sig for britiske Fartøier paa 500 til 1 200 Tons Drægtighed, hvis Besætninger i Almindelighed oppebærer større Hyrer end, hvad der betales ombord paa vore Skibe, turde denne Fart i mange Tilfælde kanske være værd at tages i Betragtning ved Valget af korte Trader særlig paa Bristolkanalen.

Petroleumsimporten fra Philadelphia til Rouen foregaar ligeledes i stort Omfang. Ikke mindre end fem store Raffinerier er hersteds anlagte, nemlig: Bedford & Co, La Luciline (Les fils de A. Deutsch); Tenaillé Despeaux; „Raffinerie Francaise“, og „Société des Huiles minerales de Colombes“.

Intet norsk eller svensk Fartøi har i Aaret 1896 deltaget i denne Fragtfart, der hovedsagelig foregaar med engelske og franske saakaldte „tank steamers“ med en Bæreevne fra 3 000 til 4 500 Tons hver.

Fragtsatserne fra Philadelphia har i Aarets Løb varieret fra 12 sh. 6 d til 15 sh. pr. Ton. Alle Importører befragter i aabent Marked.

Havnen og dens Betydning for Import.

Rouen har ved Anlæg af prægtige og rummelige Kaier paa begge Sider af Seinen forskaffet sig en ypperlig Havn. Ingen Dokker at gaa igjennem, ingen tidsspildende Sluser at passere; naar Høivande er oppebiet, gaar Fartøierne strax efter Ankomsten direkte til de dem anviste Lossepladse ved Kaien, med en Gang færdige til at føre sine Ladninger iland.

Kaiernes Længde er 4 880 Meter og deres Overflade 35 Hektarer. De Strækninger, som for nærværende anvendes, udgjør: paa venstre Bred 1 900 Meter og paa den høire 1 700.

Havnen bestaar af to Afdelinger eller saakaldte Bassiner: „Bassin maritime“ for søgaaende Fartøier, og som optager den nedre Del af Havnen, og „Bassin fluvial“ for Flodtrafik eller den øvre Del, begge adskilte ved den nederste Bro over Seinefloden. Det førstnævnte Bassins Fladeindhold er omkring 24 Hektarer og sidstnævnte $11\frac{1}{2}$.

Dybden ved Kaierne er 5 Met. 60 Cm. ved laveste Vandstand, med Undtagelse af en Strækning paa 450 Meter, hvor det mindste Dyb er 7 Meter ved laveste Vandstand. I selve Bassinet vexler Dybden fra 6 til 10 Meter.

Paa Havbassinets Kaier findes 10 flytbare Dampkraner paa Jernbaneskinner, anbragte 2 Met. 50 Cm. fra Kaiens Yderside og med en Løftkraft af 1 200 til 1 500 Kg. til en Høide af over 7 Meter over Kaiens Niveau. Foruden 2 faste Kraner, af hvilke den ene løfter 10 Tons, den anden 30, findes 5 mindre af dette Slags; derhos har Handelskammeret yderligere ladet opsætte 15 hydrauliske Løftkraner.

Ved Siden af de ovenfor opregnede Løftkraner staar der til de søgaaende Fartøiers Disposition 35 Dampkraner, opsatte paa flydende Pontoner, hvilke Kraner kan løfte fra 1 000 til 1 500 Kg. til 6 à 7 Meters Høide over Vandfladen og forflytte Varerne inden et Omraade af 6 Meter.

Rummelige Magasiner og Jernskjul (hangars abris) er opførte inde ved og paa Kaierne.

Et særskilt Petroleumsbassin er nu anordnet indenfor Stadens Havne-omraade, beliggende noget længere nede ved Floden end den egentlige Havn, og i denne Dok kan Fartøierne løbe ind og fortøje med samme Lethed som i den saakaldte „Bassin maritime“.

Videre findes der et særskilt Bassin for Trælast, ligesom ogsaa en Kjølhalingsslip, hvorpaa Fartøier af 90 Meters Længde kan optages for Reparation, gennem Handelskammerets Foranstaltning er bleven forenet med Havnen.

Disse Detaljer turde tjene til at vise, at der ikke er sparet nogen Møie eller Bekostning for at gjøre Rouen til en Importhavn af 1ste Klasse; i det følgende skal berøres de Omstændigheder, som har bidraget til, at Rouen indtager den fremskudte Plads, som den eier blandt Frankriges Havne.

Som ovenfor antydet er Fragtfarten paa Rouen af dobbelt Natur: Sø- og Flodtrafik. Disse staar begge i nær Forbindelse med og er afhængige af hinanden, men de er dog fuldkommen adskilte med Hensyn paa Varernes Transport og Behandling.

Hvad der giver Trafiken paa Rouen en egen Karakter, og som adskiller den fra Skibsrørelsen i andre franske Havne, er den særdeles store og vigtige Plads, som der optages af Flodfarten. Rouens Havn har uden Tvil opnaaet sin Betydning som Importhavn gennem den lette Forbindelse med de indre og langt afsides liggende Dele af Frankrig, som Seinefloden i Forening med et meget vidtløftigt og vel ordnet Kanalsystem frembyder. Det er nemlig tydeligt, at oceangaaende Skibe føres opelter Seinen saa langt, de kan komme, d. v. s. til Rouen, idet de transporterer tungt Gods, der tager stor Plads, og som kræver billig Vandtransport til de endelige Bestemmelsessteder. Det vidtløftige Kanalsystem, som er forbundet med Seinen, udgjør netop dette Transportmiddel.

Rouen er blot det Punkt i dette System, hvor Godset overføres fra søgaaende Fartøier til Flodbaade. Af de til Rouen indførte Varer sendes, ifølge den officielle Statistik, mere end fem Ottendedele ad denne Transportvei videre ind i Landet, og det uagtet Rouen er et Foreningspunkt for tre af de største Jernbanelinjer i Frankrig.

Rouen er ikke sjelden bleven kaldt Havnen for Paris, og det kan ikke nægtes, at Rouen er den Havn, hvorover Hovedstaden forsyner sig med sit Behov af Raamateriale og andet tungt Gods. Men Paris er dog helt nær. Egne, der ligger meget længere borte end de, som staar i Forbindelse med Seinen, skaffer sig sine Varer over Rouen, saasom f. Ex. Steder i Ardennerne, i Meuse-et-Moselle-Dalene, mellem Mont-du-Férez og Beaujolais, Trakter i Nærheden af det franske Centralplateau etc.

Som Bevis paa, hvor meget disse billige Kommunikationer formindsker Afstandene, maa anføres følgende: Blandt Produkter, som indføres til Rouen, forekommer betydelige Kvantiteter Feltspat fra Norge. Størstedelen af denne Vare føres paa Damppramme ind i selve Hjertet af Frankrig, til Departementet Loiret, hvor det anvendes til Tilvirkning af Knappe. Dog findes der rigelig Tilgang af alle Sorter Feltspat i de franske Centralbergtrakter; men Forholdet er, at Norge, seet fra Transportbekostningens Synspunkt, er nærmere Fabrikkerne ved Canal Briare end Gruberne i Limousin, hvor vel Afstanden fra de sidstnævnte til Loiret blot turde være noget over 100 Kilometer. Men der sævnes Kanalforbindelse.

Nedenstaaende Fragtsatser opgives for Vandveien mellem Paris og nogle af de nordlige Departementers Havne. Disse Noteringer er hentede fra officielle Opgaver, men Fragten fra Rouen til Paris er ofte høiere, og Tilbagefragten til Rouen er faldt saa lavt som til 2 frcs. pr. Ton.

Afstand.	Transport.	Sommer.	Vinter.
234 Km.	Rouen til Paris	frcs. 3.50	frcs. 5.40
364 -	Havre til Paris	- 6.00	- 8.00
476 -	Dunkerque til Paris	- 8.00	- 10.00
477 -	Calais til Paris	- 8.00	- 10.00
234 -	Paris til Rouen	- 3.20	- 4.00
364 -	Paris til Havre	- 4.80	- 6.00
476 -	Paris til Dunkerque	- 5.70	- 7.30
477 -	Paris til Calais	- 5.60	- 7.30

I Konkurrencen mellem de nordlige Havne Rouen, Havre, Calais, Dunkerque og Antwerpen om Befordringen af Varer til Frankrigs østlige Departementer, til og med Grændsedepartementerne Meuse og Meurthe synes Rouen at indtage den første Plads.

Følgende Tal udviser Trafiken paa Vandveiene mellem Nancy og ovennævnte Havne i Aaret 1894, som ikke tør ligge for langt tilbage for endnu at kunne tjene til Veiledning:

	Rouen.	Havre.	Calais & Dunkerque.	Antwerpen, Gent & Brügge.
	Tons.	Tons.	Tons.	Tons.
Afsendte Varer	11 685	515	11 272	13 276
Modtagne Varer	16 375	6 280	9 590	8 781
Tilsammen	28 060	6 795	20 862	22 052

Indførsel.

Ifølge Opgaver fra det herværende Toldkammer er følgende Kvantiteter Træ, Jern, Staal, Havre og Træmasse indførte til Rouen i Aaret 1896:

Fra	Saget. Kg.	Træ.	Jern.	Støbejern.
		Usaget (Kub). Kg.		
Norge . . .	23 520 000	36 000	6 212	—
Sverige . . .	88 366 000	—	4 021 519	4 266 992
Rusland . . .	52 771 884	594 000	—	—
Preussen . . .	2 831 000	—	—	190
Østerrige . . .	20 000 000	—	—	—
Amerika . . .	3 830 000	—	—	—

Fra	Staal. Kg.	Havre. Kg.	Træmasse. Kg.
Norge . . .	—	—	25 723 770
Sverige . . .	383 698	6 753 600	13 036 755
Rusland . . .	—	12 902 100	—
Preussen . . .	—	—	10 160
Østerrige . . .	—	—	—
Amerika . . .	—	8 200 224	—

Til Dieppedale indførtes:

Art af Varer.	Fra Norge. Kg.	Fra Sverige. Kg.
Sagede Trævarer	1 193 044	16 290 337
Is	400 000	—

Om foranstaaende Talopgaver vedrørende Trævareimporten jevnføres med Opgaverne over Indførselen for 1895, finder man en ikke ubetydelig Formindskelse i Aaret 1896.

Aarsagen hertil er. at herværende Importfirmaer i Løbet af 1895 forsynte sig med særlig store Forraad i Forventningen om en yderligere Prisstigning under 1896, eller med andre Ord, de fyldte sine Lagere for sidstnævnte Aar allerede paa Forhaand.

Trævaremarkedet hersteds holder sig fortløbende særdeles fast. En betydelig Import forudsiges for kommende Saison paa Grund af den stærke Efterspørgsel, som trods høi Pris er raadende.

Indførselen af Jern i Aaret 1896 udviser en anseelig Stigning i Forhold til Importen 1895. Sidstnævnte Aar indførtes nemlig 3 744 624 Kg. Smedejern og 2 751 508 Kg. Støbejern. Det maa i Sammenhæng hermed dog bemærkes, at Forbruget af svensk Jern her paa Stedet er særdeles ringe. De af herværende Jernhandlere, som indfører svensk Jern, finder blot Afsætning for ganske ubetydelige Kvantiteter, der sjelden vexler i Størrelse fra det ene Aar til det andet. Størstedelen af det til Rouen importerede Jern er saaledes Transitgods for Firmaer i Paris og andre større Forbrugssteder.

Havreindførselen gik alene op til omkring Halvdelen af de i Aaret 1895 indkomne Partier fra Sverige, en Følge af Frankrigs udmærkede Høst i 1896, hvorved der fremkom god Forsyning af indenlandsk Vare med en Pris, der ikke tilstedede Indførsel af svensk Havre, for hvilket Produkt nemlig maatte erlægges 3 frs. for 100 Kg. i Told foruden Losningsomkostninger.

For nærværende turde imidlertid Udsigterne til Import af svensk Sorthavre stille sig anderledes, da det indenlandske Forraad naturligvis er bleven betydelig afknapet under Vintermaanederne, og Priserne som Følge deraf er steget noget.

Af svensk Sorthavre turde af Kjøbmænd paa Stedet sjelden tages større Partier end fra 50 til 150 Tons. De hele Ladninger, som kommer hid, er i Regelen for Pariserhuse.

Hvad angaar Indførselen af Træmasse til denne Havn i 1896 kan nævnes, at der i Importen fra Sverige er bleven iagttaget en Stigning af omkring 30 pCt., medens samtidigt en Nedgang af omtrent 28 pCt. har fundet Sted for den norske Vares Vedkommende.

Foruden den ovennævnte Import er i 1896 følgende Artikler indkommet til Rouen fra Norge: Is (Rouen og Dieppedale) 1 387 000 Kg., Feltspat og anden Sten 1 060 255, Huder og Skind 70 000, Fisketran 103 706, Træ (Kassebord m. m.) 3 182, Gjødningsstoffer 29 400, Maskiner og Værktøj 50 332, Døre og Vinduer 71, Kværn- og Slibestene 8 850, Sælskind (uberedte) 5 500, Vildt 5 316, Maskindele 2 993, Støbegods 1 042, Dampkjedler 2 248, Ler- og Stentøj 229, Snedkeriarbejder 44, Sække 1 000, Øl 806, Værktøj 198, Preserveret Fisk 44, Fersk Fisk 49, Saltet Sild 60, Stokfisk 49, Ost 6, Diverse andre Varer 14 681 Kg.

Udførsel.

Blandt Udførselen til Norge under sidstleden Aar bemærkes følgende Artikler: Gipssten 1 985 200 Kg., Sand (til Glasbrug) 650 080, Soda 524 000, Oker 329 926, Asfalt 189 000, Vin paa Fæde 1 519 Liter, Do. paa Flasker 1 673, Champagne 15 801, Andre Oljer 37 812 Kg., Bomuldstøier 28 880, Linetøier 1 263, Talg 4 922, Heste 3 Stk., Margarin 30 780 Kg., Ost 45, Oliekager 10 125, Kobbertraad 79 837, Maskiner og Værktøj 15 615, Tilberedte Huder 1 200.

Fortøiningsafgifterne (droits d'attache.)

Det var tilkjendegivet, at de af Byen Rouen i sin Tid ulovligen oppebaarne Fortøiningsafgifter skulde tilbagebetales i Begyndelsen af indeværende

Aar, men endnu har man ikke hørt noget fra Municipalstyrelsens Side om nogen Foranstaltning i saa Henseende. Dog underkastes indtil videre alle indsendte Krav i den Anledning fornøden Granskning.

Aarsagen til Udhalingen er af Magistratssekretæren i Rouen opgivet at være den, at en Del skattebetalende Medlemmer af Kommunen, hvilke bestrider Municipalbestyrelsens Ret til at tilbagebetale oppebaarne Fortøiningsafgifter til andre end de fire Skibsredere, som har anlagt og vundet Proces i Sagens Anledning, hos vedkommende Domstol har anholdt om Tilladelse til at faa indstevne Municipalstyret i Hensigt at forhindre Byen fra at tilbagebetale andre Krav betræffende Fortøiningsafgifter end dem, angaaende hvilke Dom er bleven erhvervet, samt videre, at Byen ikke kan begynde Tilbagebetalingen, førend vedkommende Tribunal har afgivet sin Kjendelse i denne Retning.

Da Municipalraadet, dengang Processen anlagdes mod Byen, afgav en Forsikring om, at Sagens Udgang skulde være afgjørende med Hensyn paa Tilbagebetalingen af alle de i omhandlede Tidsrum uretmæssigt opkrævede Fortøiningsafgifter, turde neppe nogen Forandring heri nu længere kunne opnaaes, hvorfor det antagelig blot er et Tidsspørgsmaal, naar Tilbagebetalingen skal finde Sted.

Elektrisk Sporvei.

Den i Rouen under 1896 for Trafik aabnede elektriske Sporvei arbejder aldeles overordentlig vel. Anlægget er meget vidstrakt og kan anbefales som Veiledning for dem, som søger at indhente nærmere Kjendskab til elektriske Sporveisanlæg.

Daniel Danielsson.

Batavia (Java).

Aårsberning dateret 28 April 1897.

Fra fremmede Steder ankom med Ladning 10 norske Skibe dr. 10 873 Ton og i Ballast 15 dr. 15 259 Ton, ialt 25 dr. 26 132 Ton, hvoraf Dampskibe 10 dr. 15 774 Ton.

Til fremmede Steder afgik med Ladning 24 norske Skibe dr. 24 837 Ton og i Ballast 3 dr. 4 476 Ton, ialt 27 dr. 29 313 Ton, hvoraf Dampskibe 10 dr. 15 805 Ton.

Ingen direkte Import fandt Sted fra de forenede Riger.

I Jern fandt kun ringe Omsætning Sted. Priserne for svensk Fabrikat var fl. $7\frac{1}{2}$ —8 pr. Picul.

Fyrstikker. Paa Grund af den stærke Konkurrence fra Japan er Importen meget afteget, skjønt Kvaliteten af de svenske Stikker utvivlsomt staar

over Rivalens, har sidstnævnte fundet et villigt Marked i Java formedelst sin Billighed. De fleste Indfødte bruger som Regel japanesiske Stikker, hvis Detailpris er 8—9 hollandske Cents pr. 10 Æsker, medens der betales 2 Cents mere for de svenske.

Tjære har havt moderat Efterspørgsel. Prisen for svenske Varer noteres fl. 17 pr. Tønde.

Export. For Sukkerplantagerne var Aaret gunstigt, da Priserne var gode, fl. $7\frac{3}{4}$ pr. Picul, medens Produktionsprisen er fl. $6\frac{1}{4}$ pr. Picul. Udsigterne for Priserne i 1897 er dog mørke. Java Kaffe tiltager stedse i Kvalitet. Direkte Forretning heri kunde let ske, da Dampskibene mellem Holland og Java ikke vil nægte at slutte gennemgaaende Konnossementer til Stockholm, Gøteborg, Christiania eller Bergen.

Skibsfart. Tonnageafgiften er i hele nederlandsk Indien saavel ved Losning som Lastning eller begge 16 Cents pr. Kubikmeter eller ca. 10 d pr. Registerton. Skibe, som kommer og gaar i Ballast, betaler ikke Havneafgifter.

I 1896 blev ladet 314 947 Reg.-Ton eller 180 970 R.-T. mere end i 1887. Denne Tilvæxt vedkommer alene Dampskibene; Seilskibene er stadig aftaget og var i 1896 kun $\frac{1}{7}$ af det Hele. Export af Sukker til Europa og Amerika koncentrerer hvert Aar mere til Juni, Juli og August, og i 1896 blev Dampskibe paa Forhaand befragtet, mest for Europa, til 30 sh.—22 sh. 6 d pr. Ton og nogle faa til 19 sh. 3 d, 17 sh. 6 d og endog 15 sh. pr. Ton. I 1895 var Satserne 29 sh.—32 sh. 6 d, delvis 22 sh. 6 d. Fragterne er saaledes gaaet ned med 5 sh. De Dampskibe, der indtog Sukker for Port Said f. O., var i Gjennemsnit 2 000 Reg. Ton netto hver, hvilken betydelige Stigning i Drægtighed sikkert har bidraget til Fragternes Nedgang.

Den store Nedgang i Dampskibsfragterne har ogsaa foranlediget Seilskibene til ogsaa at nedslaa sine Fordringer i stor Udstrækning. De maatte nøie sig med 17 sh. 6 d pr. Ton, nogle fik 20 sh. og 22 sh. 6 d mod i 1896 25 sh.—32 sh. 6 d. pr. Ton. Disse Fragter maa derfor siges at være faldt med 10 sh. pr. Ton. 1896 var for Seilskibe i Java i Virkeligheden ruinerende.

W. S. Jacob.

Neapel.

Aarsberetning dateret 27 Mai 1897.

Norske Fartøier.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Lire
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen	15	6 379	-	-	15	6 379	-	-	42 580
- Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	8	2 752	-	-	8	2 752	-	-	24 517
- andre Lande til Hovedstationen . . .	10	7 968	-	-	10	7 968	-	-	133 900
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	6	6 535	2	499	8	7 034	-	-	102 700
Ialt	39	23 634	2	499	41	24 133	36	22 369	303 697
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen	5	2 997	-	-	5	2 997	-	-	6 800
- andre Lande fra Hovedstationen . . .	1	310	20	12 216	21	12 526	-	-	100
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	3	264	13	8 523	16	9 787	-	-	24 620
Ialt	4	1 574	33	20 739	42	25 310	37	23 546	31 520

Af svenske Skibe ankom 2 dr. 2 160 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af svenske Skibe ved Hovedstationen Lire 97.45, ved Vicekonsulsstationerne L. 93.05, hvoraf tilfaldt Konsulen L. 46.52. Af norske Skibe ved Hovedstationen L. 1 177.90, ved Vicekonsulsstationerne L. 643.95, hvoraf tilfaldt Konsulen L. 321.98. Ialt tilfaldt Konsulen L. 1 643.85. Expeditionsafgifter af svenske Expeditioner L. 94.80, af norske L. 235.50.

Til Neapels Konsulatdistrikt ankom i 1896 ialt 43 svenske og norske Skibe dr. 26 293 Ton, hvoraf Dampskibe 38 dr. 24 529 T.

Desuden ankom til Havne, hvor Vicekonsul ikke er ansat: Barletta 1 dr. 792 T, Brindisi 2 dr. 1 399 T., Ortona 5 dr. 2 248 T., Rossano 1 dr. 359 T., Taranto 2 dr. 1 406 T., Torre Annunziata 3 dr. 3 426 T.

De opseilede Fragter udgjorde: For svenske Skibe L. 29 700 og for norske L. 335 217.

Den norske Skibsfart paa Hovedstationen har, sammenlignet med de foregaaende Aar, stillet sig saaledes:

Aar 1892 44 Fartøier dr. 23 018 Ton, 1893 37, 14 864, 1894 34, 18 962, 1895 39, 24 124, 1896 25, 14 347 Ton.

Naar Aaret 1896 opviser en mindsket Fart, maa Grunden dertil hovedsagelig søges i Fiskehandelens ugunstige Forhold, hvorom nærmere under Handel.

Af de til Stationerne ankomne Fartøier bragte: 23 Fiskevarer fra Norge, 1 Klipfisk fra Caraguet, 1 do. fra Francis Bight, 11 Stenkul fra England, 1 Tjære fra Finland, 1 Kornvarer fra Sortehavet, 1 Stykgods fra Genua, 1 do. fra Barletta, 1 do. fra Porto Maurizio og 1 Trælast fra Moulmein. 1 Fartøi ankom i Ballast. 6 Fartøier indtog Stykgods i Neapel, deraf 5 til Norge, 1 erholdt Oliefragt fra Bari til Frankrige, 1 do. fra do. til England. 35 Fartøier afgik i Ballast eller med Restladning.

Den subvenerede norsk-spanske Linies Baade underholdt ogsaa i det forløbne Aar Forbindelse mellem Norge og Neapel, hvor de indtog Hamp og Stykgods til Christiania, Bergen, Tønsberg, Laurvig og Fredriksværn. Som omtalt i Konsulatets forrige Aarsberetning er det Importørerne af Fisk særdeles magtpaaliggende at erholde sine Varer hurtigst mulig. Naar Linien bliver fuldt indarbejdet, vil forhaabentlig Anløbene blive mere hyppige og regelmæssige, hvad der er af Vigtighed saavel for Importen som for Exporten.

Intet Fartøi erhvervedes for svensk eller norsk Regning. Intet Rønnings-tilfælde anmeldtes for Konsulatet

Fragter betingede af de forenede Rigers Fartøier i 1896:

Dampskibe: Christiansund N. eller Bergen—Neapel Lire 35 pr. Ton Klipfisk og L. 60 pr. do. Stokfisk, Odessa—Neapel frc. $7\frac{1}{2}$ pr. T. Kornvarer, Newcastle Tyne—Neapel 6 sh. $1\frac{1}{2}$ d pr. T. Stenkul, Castellammare di Stabia 7 sh. pr. do. do., Salerno 7 sh. pr. do. do., Newport Mon—Neapel 6 sh. 6 d à 8 sh. pr. do. do., Salerno 7 sh. 3 d pr. do. do. Neapel—Christiania eller Bergen 35 sh. pr. Ton Hamp, Tønsberg, Laurvig eller Fredriksværn 45 sh. pr. do. do., Bergen 60 sh. pr. do., Macaroni, Christiania eller Bergen 35 sh. pr. do. Vin, Christiansund N. 40 sh. pr. do. do., Gallipoli-Devonport 35 sh. pr. do. Olie.

Seilskibe: Uleåborg—Neapel 3 sh. 9 d pr. Tønde Tjære, Caraguet—Neapel 2 sh. pr. Kvintal Klipfisk, Francis Bight—Neapel 2 sh. 6 d pr. do. do. Moulmein—Castellammare di Stabia 47 sh. pr. Ton Trælast, Bari—Douarnenez 143 Reg. Ton Lire 5 120.

Maanedsfrafter kunde ikke erholdes i nærværende Distrikt, hvor de talrige Liniebaade kappedes, om det forholdsvis ubetydelige Kvantum Varer, som exporteredes. Det er dog især det tidligere omtalte Dampskibsselskab „Adria“ i Fiume, som har decourageret de Befragtere i Bari, der pleiede at engagere et Par af vore Baade for Kystfart mellem Adriater- og Middelhavets Havne.

Man vil imidlertid tillade sig at henlede vore Rederes Opmærksomhed paa Oliefragterne fra Gallipoli til England. Disse Fragter, der i Regelen sluttet i Neapel, skal have givet meget godt Udbytte; de passer dog blot for mindre Dampere eller Seilfartøier, idet Afladerne nødig vil skibe større Ladninger paa én Kjøl.

Af Havnearbeider, udførte i 1896, kan nævnes: Opmudring af Neapels Havn, Forlængelse af Molo „S. Vincenzo“ samt Opførelse af en tidsmæssig Landingsplads for Passagerer og et Lokale for Emigranter.

Den meget omtalte Tørdok i Neapel turde derhos snart blive paabegyndt.

Kullastede Fartøier anvises nu Plads ved Molo „Orientale“, hvor man kan losse ca. 800 Ton Kul pr. Arbejdsdag.

I denne Forbindelse bør omtales, at de nye Kulcertepartier ikke er saa tydelige, som de burde være, hvad der har givet Anledning til Tvistigheder mellem Lastemodtagere og Skibsførere angaaende Tolkningen af følgende Klausul: „Charterers to effect the discharge of the cargo, Steamer paying current rate of the port, not exceeding say 10 pence per ton, and providing Steam, steamwinches, winchmen, gins and falls“.

Medens Lastemodtagerne gjorde Fordring paa 10 pence pr. Ton for Losningen, uagtet Arbejdet kan udføres til 5 à 6 pence, og derhos Leie af Kurve, Spader etc., som for en middelstor Baad beløber sig til ca. Lire 175, ansaa Skibsførerne eller vedkommende Redere, at man blot kunde affordre dem „current rate“, og at det tilkom Lastemodtagerne at levere Kurve og Spader.

Saalænge Skibsførerne er tvungne til at lade sine Fartøier losse af Lastemodtagerne, og disse faar Støtte hos Handelskammeret i Neapel, som ved Skrivelse til nærværende Konsulat har oplyst, at den almindelige Pris for Losning af Kulfartøier, „der er bundne ved Kontrakt til at benytte Kjøbmændenes Stevedore“, er Lira 1 pr. Ton, kan man ikke tilraade Proces angaaende dette Spørgsmaal.

Derimod er der anlagt Sag mod en herværende Kulkjøbmand i Anledning af, at denne ei vilde levere Kurve, Spader etc., og har Tribunalet udtalt sig til Fordel for vedkommende Skibsfører. Efter Forlydende vil Dommen appelleres, og dersom den maatte blive stadfæstet, vilde man opnaa et Præjudikat angaaende Tolkningen af den her omhandlede Klausuls sidste Punkt.

Imidlertid skal man anbefale vore Redere og Skibsførere at søge udvirke, at dette herefter maa lyde saaledes: „and providing only steam, steamwinches, winchmen, gins and falls“.

Klager over „short delivery“ høres sjelden i Neapel, og naar Kulkjøbmændene er villige til at tage Lasten efter Konnossementerne, bør dette ubetinget foretrækkes fremfor at lade den veie, da man kan være temmelig sikker paa, at der ikke vil resultere nogen Overvægt for Fartøiet.

Ved Lov af 23de Juli 1896 er der indtraadt endel Forandringer med Hensyn til Havneafgifterne i Italien. Denne Lovs vigtigste Artikler lyder som følger:

Art. 20.

Indenlandske Dampskibe samt udenlandske, der ifølge Traktat er ligestillede med disse, skal — naar de i Handelsanliggender anløber en af Statens Havne — Ankerpladse eller Kyststrækninger — betale i Havneafgift:

- a) Lire 1.40 for hver Registerton, naar de ankommer fra Udlandet;
- b) Lire 0.50, naar de gaar udelukkende mellem Statens Havne, Ankerpladse eller Kyststrækninger.

Disse Afgifter gjælder for et Tidsrum af 30 Dage, at regne fra Ankomstdagen. Nævnte Fartøier kan ogsaa tage Abonnement paa Tonnageafgiften for et Tidsrum af 12 Maaneder ved at erlægge det tredobbelte af de i denne Artikel, Litera a og b, fastsatte Gebyrer.

Art. 21.

Indenlandske Seilfartøier samt udenlandske, der ifølge Traktat er ligestillede med de indenlandske, skal, naar de i Handelsanliggender anløber en af Statens Havne, Ankerpladse eller Kyststrækninger, og ankommer fra Havne udenfor Middelhavet, betale i Havneafgifter:

- a) Lire 0.50 for hver Ton, dersom de er af en Drægtighed af 100 Ton eller derunder;
- b) Lire 0.80 for hver Ton, der overstiger de første 100.

Denne Afgift er gjældende for et Aar, uden Hensyn til de foretagne Anløb.

Art. 22.

Indenlandske Seilfartøier samt udenlandske, der ifølge Traktat er ligestillede med disse, og som kun er anbragt i Fart i Middelhavet — mellem Gibraltarstrædet og Suezkanalen, incl. det sorte Hav, Marmorasøen og det azovske Hav — skal erlægge pr. Registerton:

- a) Lire 0.20 for hver Ton mellem 20 og 50 incl.;
- b) Lire 0.40 for hver Ton, der overstiger 50—100;
- c) Lire 0.60 for hver Ton, der overstiger de første 100.

Denne Afgift er gjældende for 1 Aar uden Hensyn til de foretagne Anløb.

Seilfartøier under 20 Ton er fri for Havneafgift.

Art. 23.

Dampskibe og Seilskibe, der losser eller laster et Antal Ton af Varer, der ikke overskrider Femtedelen eller Tiendedelen af Registertonnagen, har kun at betale Halvparten eller Fjerdeparten af Havneafgiften.

Fartøier, der losser eller laster et Antal Ton af Varer, der ikke overskrider Tyvendeparten af Registertonnagen, skal for hver Ton af lastet eller losset Varer betale Lire 5.

Naar et Fartøi kun tager ombord eller landsætter Passagerer, kan det —

stedetfor Havneafgift — betale Lire 14 for hver Passager, der tages ombord eller landsættes.

Art. 25.

Fritaget fra Havneafgift er:

Krigsskibe, Lystfartøier og andre Fartøier, som ikke udfører nogen Handelsoperation.

Neapels Havn besøgte i 1896 af følgende Antal italienske og fremmede Fartøier: Italienske 4 839 dr. 1 237 969 Ton, storbritanniske 288 dr. 538 084 T.*), tyske 183 dr. 479 869 T., franske 130 dr. 130 989 T., østerrigske 168 dr. 125 396 T., græske 35 dr. 29 563 T., hollandske 32 dr. 21 917 T., norske 25 dr. 14 347 T., danske 14 dr. 8 975 T., spanske 3 dr. 2 041 T., tyrkiske 2 dr. 260 T., svenske 1 dr. 1 105 T., russiske 1 dr. 736 T., nordamerikanske 1 dr. 899 T.

Konsulatets Adresse er fremdeles Varco Regina Margherita No. 1; almindelig Expeditionstid fra Kl. 10—2.

Handel.

Træløst. For Marinens Regning indførtes fra Sverige 860 Kubikmeter Gran, Længde M. 3—4.95, Bredde Centm. 23 og Tykkelse m/m 72—80, som fordeltes mellem Arsenalerne i Neapel, Taranto og Castellammare di Stabia og som skal være betalt med Lire 72 à 82; alt efter Dimensionerne.

Desuden ankom ca. 12 000 Km. Pitchpine, 22 500 Km. østerrigsk Virke og 10 000 Km. Træløst fra Galatz.

Priserne var henholdsvis L. 52 à 62, L. 48 à 50 L. 56 à 58 pr. Km.

Af de i Konsulatets tidligere Beretninger omtalte Grunde, er der desværre lidet Haab om, at Træløst fra de forenede Riger vil blive Gjenstand for betydelig Import til nærværende Distrikt.

Importører i Neapel: A. Schucany, Fratelli Feltrinelli og C. & F. Ferma-riello.

Jern. Fra Sverige ankom ca. 720 Ton, som betaltes med frc. 20 à 25 cif Neapel. Engelsk Jern betingede Lire 16, tysk L. 21 à 22, italiensk L. 16 à 17; alt pr. 100 Kg.

*) Fartøier, der henlæ i Havnea mindre end 48 Timer, er ikke medregnet

Da denne Artikel ankommer i smaa Partier og med fremmede Fartøier, er det meget vanskeligt med Sikkerhed at angive Importens Størrelse.

Importører i Neapel: Algranati & Co., Vincenzo Elia og Luigi Esposito.

Hesteskosøm. Ifølge foreliggende Opgave skulde Importen til Neapel have udgjort 120 000 Kg., hvoraf 75 000 Kg. kom fra Sverige, 32 000 Kg. fra Norditalien, 11 000 Kg. fra Østerrige og 2 000 Kg. fra Tyskland.

Salgspriserne pr. 100 Kg. var følgende:

	No. 4.	5.	6.	6 $\frac{1}{2}$.	7.	7 $\frac{1}{2}$.	8.	8 $\frac{1}{2}$.	9.
Svensk Søm. . .	L. 130	115	104	96	91	88	86	84	82
Italiensk do. . .	„ 71	71	69	69	67	67	66	66	65
Østerrigsk do. . .	„ 102	92	82	79	73	72	68	68	68

Importører i Neapel: Ottone Backhaus & Co., Tomaso Pitterra, James White Algranati & Co. og A. C. Latour.

Fyrstikker. Fra Sverige indførtes 20 Kasser, som solgtes til følgende Priser: L. 2.40 pr. 50 Æsker, L. 4.80 pr. 100 do. og L. 47 pr. 1 000 do.

Man begynder nu af foretrække Sikkerhedstikker for de ildlugtende Voxstikker og dersom Transportomsætningerne kunde reduceres noget, er det sandsynligt, at Forbruget af førstnævnte Sort vilde tiltage.

Importører i Neapel: Kumlin & Carbonini.

Papir. Fra Sverige ankom 21 000 Kg. og fra Norge 25 886 Kg., der anvendes til Tapeter.

Importør i Neapel: L. Gargiulo di Salv^{re}.

Træmasse. Til Papirfabrikerne i Isola di Liri importeredes fra Sverige ca. 100 000 Kg. chemisk og mekanisk Masse af norsk Oprindelse. Over Indførselen fra andre Lande foreligger der ikke nogen paalidelig Opgave.

De betydeligste Importører i Neapels Distrikt er:

G. Questa & Co., Neapel (Fabrik i Isola di Liri), Fratelli Visochi, Neapel, (Fabrik i Antina — Terra di Lavoro) Società delle Cartiere Meridionali, Isola di Liri De Caria & Avitabile (Cartieradi di Carnello) Isola di Liri.

Fiskevarer. Fangstens mindre gode Udfald i Norge samt de høie Priser havde tilfølge, at Importen af Klip- og Stokfisk blev mindre end i foregaaende Aar, hvortil yderligere bidrog den Omstændighed, at Syditaliens økonomiske Tilstand lod meget tilbage at ønske. Man foretrak derfor islandsk Klipfisk, som er billigere, og som vanskelig kunde omsættes paa dette Marked. Fransk Fisk (lavé) fandt — paa Grund af dens forholdsvis billige Pris, der gik ned til fr. 34 pr. 100 Kg. f. o. b. Neapel — let Afsætning. Labrador- og Newfoundlandssk, som i Begyndelsen af Sæsonen holdtes i høie Priser, maatte ogsaa følge det almindelige Prisfald.

Efter Jul indtraadte der stor Flauehed, som fremdeles vedvarer, idet Markedet blev overfyldt af engelsk Sild, som blot opnaaede ca. Lire 12 pr. Fad (70 à 74 Kg.) f. o. b. Neapel.

Den første Ladning ny, norsk Klipfisk ankom hertil 23de Juli.

Priserne stillede sig som følger: Norsk Klipfisk (Lofoten) L. 72 à 65, islaudsk L. 56 à 55, fransk L. 52 à 45, Labrador L. 49 à 45, Newfoundland L. 72 à 68, Gaspé L. 72 à 68, Stokfisk (Hollænder) L. 100 à 90, Brosme L. 75 à 62, Hyse L. 72, Lange L. 85 à 75; alt pr. 100 Kg. fortoldet Vare.

Fra 15 norske Fartøier udlossedes i Neapel: 866 000 Kg. Klipfisk, 238 780 Kg. Stokfisk, 45 Tønder Røgesild og 10 Tønder Tran.

Ifølge officiel Opgave fra Toldvæsenet i Neapel skulde Totalimporten af Fiskevarer have udgjort 5 628 934 Kg., hvoraf 1 889 665 fra Norge.

Importører i Neapel: Maingay Robin & Co., Francesco & Ciro Fasano, Salvatore Fasano, Luigi Volpe og Vincenzo Volpe.

Neapel er fremdeles et betydeligt Marked for Fiskevarer, hvor meget store Kvanta Klip- og Stokfisk kan omsættes, naar Priserne paa Produktionsstedet stiller sig billige. Norsk Klipfisk besidder den Fordel, at den holder sig længe i Vand og trækker dette til sig, hvorved Detailjisterne, der sælger Fisken i udvandet Tilstand, tjener paa Vægten. Men for at hævde dens Stilling, bør man være mere omhyggelig under Tilberedningen og Sorteringen. Det hænder nemlig ofte, at Klipfisk af god Kvalitet sælges hersteds som Udskud („scarto“), fordi den er lidt opreven, hvad der formentlig skriver sig fra Uforsigtighed ved Opskjæringen, og for Stokfiskens Vedkommende hører man ikke sjelden Klager over, at den er frossen („gelato“).

Reklamationer og Tvistigheder forekommer meget hyppig og maa man atter anbefale vore Exportører at være mere forsigtig med Hensyn til Kreditgiven.

Røgesild. Foruden de allerede nævnte 45 Tønder eller Kasser, som ankom direkte fra Norge, importeredes via Genua nogle mindre Partier norsk Røgesild, som betingede L. 4.20 pr. Kasse à 35/36 Sild. Prisen faldt dog senere til L. 2.25. Den bedste Sæson er fra Oktober til Marts.

Tran. Direkte fra Norge ankom 10 Tønder Medicintran, hvorhos et Par hundrede Tønder turde være indført via Hamburg, Hull og Genua. Norsk Tran betaltes hos Drogisterne med L. 4 pr. Kg.

Importører af Medicintran i Neapel: Fratelli Tortora, Lancellotti & Co., Imbert & Co., J. Durst, Galante & Piretta, Salvatore de Lutio, Agnello de Lutio, Fratelli Hermann, Luigi Testa, Giovanni Barbera & Co., Luigi Scarpetti, Luigi d'Emilio, Alessandro Cutolo.

Exporten. Til de forenede Riger udførtes: Olie, Sydfrugter, Hamp, Macaroni, Vin og Lakrits m. m.

Høsten gav i det hele taget godt Udbytte.

Sundhedstilstanden i Distriktet var tilfredsstillende.

Kursen paa Sigtvexler var gennemsnitlig:

Januar	Paris Lire	109.00	London Lire	27.55
Februar	— „	111.00	— „	28.00
Marts	— „	110.50	— „	27.80
April	— „	108.50	— „	27.40
Mai	— „	107.60	— „	27.00
Juni	— „	107.00	— „	26.90
Juli	— „	106.90	— „	26.85
August	— „	107.50	— „	27.10
September	— „	107.25	— „	27.05
Oktober	— „	107.00	— „	26.95
November	— „	106.50	— „	26.75
December	— „	104.75	— „	26.45

Emigration. Ifølge „Gazetta ufficiale“ udvandrede i 1896 fra Italien ialt 306 093 Personer (imod 293 181 i 1895), deraf fra Abruzzerne 20 587, fra Campanien 41 208, fra Apulien 5 806, fra Basilicata 10 963 og fra Calabrien 18 965.

Bari.

(Uddrag af Aarsrapport fra Vicekonsulen).

Forskjellige Omstændigheder bidrog til en mindre Import af tørrede Fiskevarer fra Norge i 1896. Den første og maaske den væsentligste var, at Priserne paa Produktionsstedet stillede sig L. 7 à 8 højere, hvad der har paraliseret Spekulanterne, saa disse maatte begrænde sine Bestillinger, hvortil kom uheldige Forsøg og betydelige Tab paa Grund af den mellem Kjøberne opstaaede Konkurrence, der bevirkede, at store Kvantaa udsolgt Fisk sluttelig blev bortbyttet.

Importen udgjorde Kvint. 7 750 Klipfisk og Kv. 720 Stokfisk.

Ogsaa Salgspriserne stillede sig højere end i det foregaaende Aar. Den laveste Pris for daarlig Vare var L. 48 og den højeste for god Kvalitet L. 73 à 74.

Der ankom ialt 11 Dampskibe og 1 Seilskib.

Wilh. Klouman.

Port Louis (Mauritius).

Aarsberetning dateret 29de April 1897.

Fra fremmede Steder ankom med Ladning 14 norske Skibe dr. 8 395 Ton og i Ballast 6 dr. 5 341 Ton, ialt 21 dr. 14 236 Ton, hvoraf Dampskibe 3 dr. 5 275 Ton. Til fremmede Steder afgik i Ballast 6 dr. 7 073 Ton og med Ladning 13 dr. 7 076 Ton, ialt 19 dr. 14 149 Ton, hvoraf Dampskibe 3 dr. 5 275 Ton. Indgaaende Fragter £ 3 940, Rupees 45 000, frc. 20 000 og et Time Charter. Udgaende do. £ 3 900, R. 11 309.

Af svenske Skibe ankom 3 dr. 1 646 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter R. 454.44.

Fra norske Skibe rømte 2 Mand. 1 Mand døde.

Af norske Skibe ankom i 1895 14 dr. 8 480 Ton, 1894 17, 10 929 T., 1893 7, 3 893 T., 1892 11, 5 857 Tons. I 1896 var der saaledes betydelig Tilvæxt.

Blandt de ankomne Dampskibe var der 3, som kun anløb for Kul.

Udfragterne herfra i Aaret var til Europa fra 18 sh.—27 sh. 6 d & 5 pCt. pr. Ton, til Amerika fra 17 sh. 6 d.—27 sh. 6 d & 5 pCt. pr. Ton. Til Australien fra 10 sh.—17 sh. 6 d & 5 pCt. pr. Ton, til New Zealand fra 15 sh.—25 sh. & 5 pCt. pr. Ton, til Kapkolonien fra 25 sh.—30 sh. & 5 pCt. pr. Ton og til Bombay 5—8 Annas pr. Bag.

Fragter til Indien monopoliseres næsten ganske af Dampskibe. Af ialt 801 415 Ton gik kun 4 035 Ton i Seilskibe, hvoraf 3 284 i Skibe eiet af indiske Indfødte boende i Bombay eller Mauritius.

Dampskibene synes ogsaa at skulle overtage Farten paa Amerika; thi af 15 293 Ton afskibet under sidste Høst gik kun 4 193 Ton i Seilskibe.

Kvarantæne. Paa Grund af Byldefeber i Bombay maa alle Skibe, kommende derfra undergaa strikt Kvarantæne her i Havnen og faar kun Praktika, efterat hele Ladningen er bleven udlosset og desinficeret før Udlosningen. Paa Nabøen Reunion er udstedt et Dekret, der forbyder Losning af al Slags Gods paa nogen Havn i Indien eller den persiske Bugt, direkte eller indirekte indført.

Af Sukker udførtes 1895—96 142 645 722 Kg. Høsten 1896—97 er den største, man hidtil har kjendt her, hvorimod Udsigterne for den nuværende Høst (1897—98) er mørke paa Grund af stærk Tørke.

Af Høsten 1895—96 gik til Storbritannien 2.9 Mill. Kg., australiske Kolonier 20.5, Kap 21, Indien 80.4, Amerika 15.3 Mill. Kg.

Diffusionsprocessen er opgivet, da Udgifterne til Brændsel blev befundet for høje.

Af den øvrige Export kan nævnes Rum Liter 2 251 346, Værdi R 250 816, Vanille Kg 3 847, R. 120 626, Aloeffibre Kg. 965 041, R. 253 226.

Paa Grund af den overdrevne Told, der i Madagaskar paahviler alle andre end franske Varer, og især Spirituosa, befrygtes det, at Export af Rum dertil vil aftage stærkt.

Thedyrkningen er i Tiltagende.

Postbefordringen foregaar ved Messageries Maritimes via Aden, Djibouti og Madagascar hver 14de Dag og ved British India Steam Navigation Cy via Colombo hver 4 Uger.

Havneforbedringer. Den utilstrækkelige Kaiplads og Skurleilighed, der har været til stor Uleilighed i Havnen, synes nu at have vakt Regjeringens Opmærksomhed, og Skridt skal være taget til at raade Bod derpaa.

Handelens Stilling i det Hele er ikke gunstig, hvilket af Handelskammeret tilskrives dels en overflødig Høst, dels den ulige Konkurrance, som Sukkerrøret i Europa har at udstaa mod præmiebelønnet Betsukker, samt Stigningen i Rupeens Sterling-Værdi med deraf følgende Fald i Præmien paa Kursen i Mauritius, og Udbrud af Byldefeber og Hungersnød i Indien, der indskrænker Efterspørgselen for Sukker. Man haaber paa Hjælp fra Regjeringen hjemme ligeoverfor det udenlandske Præmiesystem.

Hamilton Stein.

Melbourne.

Beretning dateret 18de Mai 1897.

Man giver sig herved den Ære at indberette, at Udsigterne for den kommende Uldsaison og Hvedehøst er slette. I længere Tid har der over den større Del af Australien hersket intens Regnmangel, og alene New Zealand, Tasmania og den sydlige Del af Victoria har havt nogenlunde rigelig Nedbør. Nedenfor The Dividing Range op til Kolonien Victorias Nordgrændse, og antagelig end mere i Nabokolonien, har Tørken allerede anrettet saa stor Skade, at det neppe vil kunne rettes paa, selv om de heldigste klimatiske Forholde skulde blive herskende gennem Resten af Aaret; Hveden, som paa denne Aarstid pleier at være flere Tommer høj, har endnu slet ikke spiret; Jordsmonnet forvandles delvis til Støv og blæser bort, Græsvæksten er ødelagt, og i flere Distrikter skal allerede over 20 % af Hornkvæg og Faar være uddød af Mangel paa Næring.

Der vil sandsynligvis paa mange Steder blive saaet Hvede paanyt, men Erfaring har vist, at sen Saaning hertillands aldrig giver mere end en middel-

maadig Afkastning. Den ved Tørken foranledigede Skade turde alene for denne Kolonis Vedkommende allerede gaa op til et Par Millioner £ Sterling. Der synes at være al Grund til at befrygte, at disse Forhold i kjendelig Mon vil reducere Kolonien Victorias saavel Import som Export i den kommende Saison.

Victoria, Britisk Columbia.

Aarsberetning modtaget Mai 1897.

I Ballast ankom 5 norske Skibe, hvoraf 3 Dampskibe. Med Ladning afgik 7, hvoraf et Dampskib. Erlagte Konsulatafgifter \$ 102.10.

For Havari eller Ordre anløb 7 norske Skibe.

Skibsfarten i Aaret var omtrent som i 1895.

I de første Maaneder af 1896 viste Fragterne en afgjort Bedring, og i September og Oktober var de høiere end i mange Aar. Men en pludselig Reaktion fandt Sted, og nu er Fragterne lavere end i mange Aar, idet de ved Aarets Slutning var i Gjennemsnit:

Fra Britisk Columbia Mills til Sydney, Australien 27 sh. 6 d, Melbourne 37 sh. 6 d—38 sh. 9 d, Adelaide 35 sh.—38 sh. 9 d, Port Pirie 33 sh. 9 d—36 sh. 3 d, Freemantle 47 sh. 6 d—50 sh., Geraldton 50 sh.—55 sh., Shanghai 40 sh.—42 sh. 6 d, Yokohama, Osaka og Tientsin 42 sh. 6 d—50 sh., United Kingdom 50 sh.—55 sh., Sydafrika 55—57 sh. 6 d. Disse Sætser er alle pr. 1 000 superficial feet, da den væsentligste Artikel herfra er Trælast.

Fragterne for Lax var i Aaret 30—35 sh. pr. Ton à 2 240 lbs.

Kulfragterne var gode i Aaret. „Peter Jebsen“ er fremdeles optaget i denne Fart, ligesaa det norske Dampskib „Eva“ i Fart mellem Nanaimo, B. C. og San Francisco i Time Charter til 7 sh. pr. Register Ton pr. Maaned, men saadanne er vanskelige at opnaa. Kulhandelen tiltog ikke, og Priserne var lave i Aaret, men mod dets Slutning var Udsigterne mere gunstige, uden Tvivl paa Grund af Strikerne i Newcastle Gruberne og fordi Udsigten til lave Fragter her fra Kysten fik Rederne til at sende sine Skibe andetsteds.

Trælasthandelen viste i Aaret betydelig Bedring, og Foreningen mellem alle Producenter paa Kysten virkede heldigt i hele Aaret, men der er desværre en Tilbøielighed hos nogle af Sagbrugseierne til at udtræde af Foreningen. Handelen er tiltaget og synes i dette Aar at staa bedre end for nogen Tid tilbage.

Sælfangsten viser Nedgang, og Priserne er gaaet betydelig tilbage, saa at de fleste deri anbragte Skonnerter ikke vil blive udrustet iaar.

Laxefisket var meget tilfredsstillende, og flere Etablissementer oprettes. Den største Udvikling i Provindsen falder dog paa Bjergværker, især i Kootenay Distrikt, hvor der daglig aabnes nye Gruber, hvoraf mange er meget lønnende. Hele den nordlige Del af Provindsen og andre Steder paa Kysten viser sig fordelagtige for Drift paa Guld og Kobber.

Handelen i Provindsen er i det Hele gaaet frem, og man nærer gode Forhaabninger.

W. A. Ward.

Rapporter om Ismarkedet.

Lübeck.

Skrivelse dateret 28 April 1897.

I Anledning af Departementets Skrivelse af 18de November f. A. meddeles, at fuldstændige og paalidelige Opgaver over dets under Vinterens Løb inden dette Generalkonsulats Distrikt indsamlede Kvantum Is ikke er at erholde. Det antages dog paa Grund af den i længere Tid raadende ret stærke Kulde, at et tilstrækkeligt Kvantum er indsamlet saavel for den større Industris, Bryggeriers, Røgeriers etc., som for mindre Forbrugeres, Meieristers m. fl. Behov. Man venter derfor ikke nogen betydelig Efterspørgsel efter norsk Is fra dette Distrikt for den kommende Sommer.

Antwerpen.

Skrivelse dateret 20de April 1897.

Jeg har herved den Ære at indberette, at den forløbne Vinter hertilands har været ualmindelig mild, samt at derfor omtrent ingen naturlig Is har været indsamlet. Beholdningerne har ogsaa været meget smaa, og Behovet for norsk Is antages at blive forholdsvis ret betydeligt. Man har allerede indført adskillige Ladninger hertil, hvoraf Størstedelen er bestemt til Brüssel. De Priser, hvortil man imidlertid har solgt fra Norge af, synes at være altfor lave til at levne nogen Fortjeneste, og det tør vistnok tilraades vore Afskibere at være mere tilbageholdne end hidtil.

I Ostende har man, efter hvad der fra paalidelig Kilde er blevet mig meddelt derom, **solgt** importeret Is til følgende Priser:

Paa Jernbane-Waggon til 15 à 16 frc. pr.	$\frac{06}{100}$	Kg.
til Fiskerne	17 à 12	” - — ”
- Hotellerne og Private	25 à 35	” - — ”

Man har ventet sig faste Priser, og det er at haabe, at Udsigterne hertil ikke tilintetgjøres ved forceret Skibning til altfor lave Priser.

P. Ottesen,
cst. General-Consul.

New York.

Skrivelse dateret 29 Mai 1897.

I Skrivelse af 18 November f. A. (No84.) har Departementet begjært sig tilstillet en Opgave over det i New Yorks Konsulatdistrikt indsamlede Kvantum Is, ledsaget af en Udtalelse om Udsigterne for Ismarkedets Stilling.

I Anledning heraf beklager man at maatte meddele, at man kun kan give høist ufuldstændige Oplysninger om Ishøstens Udfald. Nogen paalidelig Beretninger om Indsamlingen af Is i Hudsonflodens Distrikt har nemlig ei været synlig. Det er opgivet, at Ishusene i dette Distrikt blodt skal indeholde 60 pCt. af hvad de kan rumme. Til denne Opgaves Rigtighed bør man maa-ske ikke fæste ubetinget Tillid, idet den muligens kan hidrøre fra den saakaldte „Ice Trust“, som kan ønske at give et Skin af Berettigelse til en paa-tænkt Forhøielse af Ispriserne. Ishandelen synes nemlig at være aldeles i Hænderne paa denne „Trust“, som eier de fleste Ishuse ved Hudsonfloden og Størstedelen af Isbeholdningerne (det siges $\frac{7}{8}$) i Kennebecflodens Distrikt i Maine. Gjennem Leie af et stort Antal Kullægttere, tilhørende Lehigh Valley Jernbaneselskabet, disponerer „Trusten“ ogsaa over tilstækkeligt Skibsrum til at fragte Is fra Maine og er derfor uafhængig af Kystfragtmarkedet. Forøvrigt holdes „Trustens“ Operationer saa hemmelige, at det er vanskeligt at vide noget med Sikkerhed derom.

Om Ishøsten i Maine har „the Portland Board of Trade Journal“ indeholdt en Beretning, ifølge hvilken der skal være indhøstet omtrent 1 458 500 Tons, af hvilke 1 097 000 Tons ere indsamlede i Kennebecflodens Distrikt, 203 000 i Penobscotflodens Distrikt og 158 500 Tons ved Kysten og i det Indre af Staten. Efter denne Beretnings Offentliggjørelse ere to Isoplæg ved Kennebecfloden brændte; de siges at have indeholdt 125 000 Tons. Priserne i Maine ere højere end i det foregaaende Aar; det berettes saaledes, at Is er solgt i Bangor til 90 Cents pr. Ton, medens Prisen i 1896 var 50 til 70 Cent pr. Ton.

Hvorvidt der, under Forudsætning af at Ishøsten iaar virkeligen skulde være meget mindre end i foregaaende Aar, og at en betydelig Prisstigning under Sommerens Løb skulde finde Sted, kan aabnes et fordelagtigt Marked for norsk Is, er det umuligt for Konsulatet at udtale sig om. Der blev i et tidligere Aar, da Ishøsten havde slaaet aldeles feil hertilands, og Priserne derfor vare meget

høie, gjort Forsøg paa at udføre Is fra Norge til New York; men Erfaringer fra dette Forsøg er ei ubetinget opmuntrende. Et nyt Forsøg vilde formodentlig under nærværende Omstændigheder blive mødt med Hindringer fra Istrustens Side og i ethvert Fald vilde vel de norske Isexportører have at underkaste sig de Vilkaar og Priser, som „Trusten“ kan finde for godt at diktere.

Hvad Temperaturforholdene betræffer, var Vinteren meget kold og For-sommeren har hidtil været ualmindelig kjølig, hvorfor der turde være forbrugt mindre Is end vanligt.

Indhold: **Batavia (Java)** S. 417. — **Havre** S. 385. — **Melbourne** S. 428. — **Neapel** S. 419. — **Port Louis (Mauritius)** S. 427. — **Victoria, Britisk Columbia** S. 429. — **Israpporter:** Antwerpen S. 430. — Lübeck — S. 430. New-York S. 431.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.,

No. 10.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1897.

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

Antwerpen.

Aarsberetning dateret 22 Mai 1897.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Frcs.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen	106	43 817	-	-	106	43 817	-	-	580 259
- Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	103	35 038	-	-	103	35 038	-	-	485 300
- Sverige til Hoved- stationen	24	26 163	-	-	24	26 163	-	-	403 202
- Sverige til Vice- konsulsstationerne .	6	3 445	-	-	6	3 445	-	-	62 100
- andre Lande til Ho- vedstationen	75	57 078	7	6 648	82	63 726	-	-	1 901 630
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	8	3 573	3	899	11	4 472	-	-	97 700
Ialt	322	169 114	10	7 547	332	176 661	201	124 958	3 530 191
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen	56	25 453	19	8 415	75	33 868	-	-	313 955
- Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . .	-	-	48	14 652	48	14 652	-	-	-
- Sverige til Hoved- stationen	2	587	18	21 841	20	22 428	-	-	7 750
- Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . . .	1	215	25	7 634	26	7 849	-	-	1 700
- andre Lande fra Ho- vedstationen	38	24 221	76	52 239	114	76 460	-	-	367 247
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	7	2 507	33	17 611	45	20 118	-	-	37 800
Ialt	104	52 983	224	122 392	328	175 375	201	125 340	728 452

Af svenske Skibe ankom 211 dr. 118 504 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter og Gebyrer udgjorde i 1896:

	Ved Hoved- stationen.	Ved Vicekonsulaterne.		Ialt tilfalder Konsuls- kassen.	Expeditions- gebyrer.
		Ialt.	Deraftilfaldt Konsuls- kassen.		
Af norske Skibe	9 594.75	3 789.60	1 894.80	11 489.55	688
- svenske —	7 314.55	737.20	368.61	7 683.16	
Tilsammen	16 909.30	4 526.80	2 263.41	19 172.71	688

Aarsberetning.

Den norske Skibsfart paa Distriktet i de sidste 5 Aar stiller sig saaledes:

	Antal.	Tons.	Deraf Seil.		Deraf Damp.	
			Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
1892	384	169 276	206	76 597	198	92 679
1893	396	178 379	210	74 561	186	103 818
1894	378	173 104	177	80 335	201	92 769
1895	295	138 016	126	53 527	169	84 489
1896	332	176 661	131	51 703	201	124 958
Deraf						
Antwerpen.						
1892	255	128 954	101	45 845	154	83 109
1893	258	135 845	85	38 230	173	97 615
1894	260	134 461	86	53 058	174	81 403
1895	203	107 635	62	34 892	141	72 743
1896	212	133 706	53	27 929	159	105 777

Til Vicekonsulsstationerne ankom i 1896 120 norske Fartøier med tilsammen 42 955 Reg.-Tons, mod i 1895 92 Fartøier drægtig tilsammen 30 481 Reg.-Tons, nemlig:

	Antal.		Tonnage.	
	1896.	1895.	1896.	1895.
Til Gent	63	55	23 060	19 057 R.-T.
- Ostende	57	37	19 895	11 424 —

Af svenske Fartøier ankom til Distriktet i 1896 tilsammen 211 Fartøier, drægtig tils. 118 504 R.-T., hvoraf Dampskibe 190 med tilsammen 110 721 R.-Tons Drægtighed.

Som det sees af ovenstaaende Opgave er den norske Skibsfart paa Belgien gaaet ikke lidet fremad, sammenlignet med Aaret forud, nemlig 332 Fartøier af 176 661 R.-Ts. Drægtighed i 1896 mod kun 295 Fartøier af 138 016 R.-Rs. Drægtighed i 1895.

Da imidlertid Aaret 1895 — som i forrige Aarsrapport bemærket — udmærkede sig ved sit exceptionelt ringe Besøg af norske Fartøier hersteds, kan det forløbne Aar kun betragtes som et Middelsaar, naar man til Grund for samme lægger det gennemsnitlige Antal og Drægtighed af den norske Skibsfart under de nærmest foregaaende Aar; denne udgjør nemlig 369 Fartøier samt 165 256 R.-Ts. Drægtighed. At Opgangen alligevel bliver saavidt stor for dette Distrikts Vedkommende, skyldes forøvrigt for en stor Del den Omstændighed, at den norske Skibsfart paa Vicekonsulsstationerne Gent og Ostende har tiltaget forholdsvis ret betydeligt, nemlig for

Gents Vedkommende med	8 Fartøier af	4 003 R.-T.
og for Ostendes	—	20 — 8 471 —

Som det vil sees, er Seilskibstrafiken for det samlede Distrikts Vedkommende gaaet op i Antal, men ned i Tonnage, nemlig i 1896 en Forøgelse af 5 Skibe med en samtidig Formindskelse af 1824 R.-Ts. Drægtighed. For Havnen Antwerpens Vedkommende gjælder det, at Nedgangen i Seil, der paa en enkelt Undtagelse nær har været continuerlig i Løbet af en længere Aarrække, i 1896 udgjør 9 Fartøier og ca. 8 000 R.-Ts. Drægtighed. Seilskibstraden har derimod samtidigt udviklet sig ganske betragteligt paa Vicekonsulsstationerne Gent og Ostende, særlig gjælder dette Skibe med Trælust fra Norge og Sverige.

Den i sin Tid betydelige norske Seilskibstrafik paa Antwerpen er nu væsentlig reduceret til mindre Fartøier, kommende fra Nordamerika med Trælust og Harpix, fra Brasilien og fra La Plata med Kaffe, Korn og Huder samt fra Norge med Trælust og Is.

Dampskibstrafiken paa Antwerpen har forøvrigt tiltaget ikke lidet sammenlignet med 1895 saavel i Henseende til Antal som Tonnage, nemlig med 18 Skibe og 33 034 R.-Ts. Drægtighed. Sammenlignet med de 5 forrige Aar er den imidlertid mindre i Antal, men større i Tonnage end gennemsnitlig for denne Periode; nævnes kan det i denne Forbindelse, at medens Gjennemsnitsdrægtigheden for norske Dampskibe i 1891 udgjorde 538 R.-T. udgjorde den ifjor 678 R.-T. eller en Forøgelse af 140 R.-T. pr. Baad.

At imidlertid vor Dampskibstrafik paa Antwerpen ikke kan holde Skridt med andre større Nationers, skyldes, som tidligere bemærket, væsentlig den Omstændighed, at Varetransporten til og fra denne Havn mere og mere gaar over til faste Linier, tilhørende store fremmede Selskaber, med hvilke de norske Fartøier, som jo hovedsagelig bestaar af „outsiders“, har vanskeligt for at konkurrere. Vore Rederes Opmærksomhed bør dog formentlig mere end hidtil være rettet paa Trælgstraden paa Østersøen, som, efterat Damp har remplaceret Seil, mere og mere er sluppet de norske Redere udaf Hænderne og taget op af andre Nationer. De til denne Trade passende indrettede Baade — saaledes som i forrige Aarsberetning nærmere beskrevet — har nemlig i de sidste Aar, selv under forøvrigt slette Konjunkturer, her gjort gennemgaaende gode Affærer. Som et illustrerende Exempel paa, hvordan

Erkjendelsen heraf er gaaet ind i Bevidstheden, kan bl. a. nævnes, at man selv hersteds, hvor Rederibedriften endnu kun er meget ringe udviklet, nylig har dannet flere Selskaber til Indkjøb af Dampskibe specielt bestemte for denne Fart. Da saagodtsom hele den belgiske Dampskibsflaade ellers er optaget af faste Linier, vil disse Skibe blive omtrent de eneste belgiske „outsiders“.

Da Spørgsmaalet om at finde nye Afsætningsmarkeder for vore Udførselsprodukter af flere Grunde, bl. a. Mellemrigslovens Ophør, for nærværende er særligt paatrængende, og da navnlig de udeneuropæiske Markeder i saa Henseende fortjener den største Opmærksomhed, tillader jeg mig at tro, at det turde være af Interesse for vore Exportører at erholde en Oversigt over de udstrakte regelmæssige Kommunikationer, hvormed Antwerpen er forenet med de fleste udeneuropæiske Havne af Betydning.

Jeg hidsætter derfor omstaaende Fortegnelse over Stedets regelmæssige Dampskibsforbindelser med saadanne Pladse, med Angivelse af Liniernes Havne, Anløbsstederne, Afgangstiderne og de herværende Agenters Adresse, samt med Bemærkning om, hvorvidt Forbindelser er direkte eller indirekte og i sidste Tilfælde via hvilken Havn.

Regulære Damp- og Seilskibslinier paa Antwerpen.

Bestemmelsessteder.	via	Liniernes Navn.	Agenternes Navn.	Afgangstider
Til Nord - Amerika, Central - Amerika og Vestindien:				
Colon, Vera Cruz, Tampico, Progreso, New Orleans	direkte	Prince Line	Aug. Bulcke & Co.	
Central-Amerika	—	Deutsche Damp. Gsft. „Kosmos“	do.	
Boston	London	Johnston Line	Reup & Co.	hver Uge
Baltimore	Liverpool	do.	do.	—
Boston & Baltimore	direkte	Puritan Line	Thos Ronaldson & Co., Steumann & Co.	hver 15. Dag
Mexico	—	Prince Line	Aug. Bulcke & Co.	
San Francisco	—	pr. Seilskib	John P. Best & Co.	hver Md.
Port los Angeles & Portland	—	—	do.	$\frac{2}{3}$ Md.
Puerto Rico, Cuba, New Orleans	—	Dampsch. Ges. „Argo“	Eiffe & Co.	
Cuba, Mexico	—	Newyork Cuba Mall St. Sh. Line	Richard Berns	

Bestemmelsessteder.	via	Liniernes Navn.	Agenternes Navn.	Afgangstider
Central-Amerika	direkte	Newyork Cuba Mail St. Sh. Line	Richard Berns	
Hayti & Colombie	—	Newyork, Hayti Pack Line St. Sh. Co.	Do.	
Canada etc.	—	Canadian Pacific Rail- way Company.	H. Debenliam	
Newyork	—	Phænix Line	Steurmann & Co.	hver 14. Dag
Porto Rico, Cuba	—	Cuban Line	Do.	— 30. —
New-Orleans	—	Do.	Do.	— 30. —
Quebec, Montreal	—	Hansa St. Lawrence Line	Thos Ronaldson & C., Steurmann & C.	— 30. —
Boston & Baltimore	—	Puritan Line	Steurmann & Co.	— 14. —
Newport (News)	London	Chesapeake Line	T. Ronaldson & Co.	
Halifax & St. John	—	Furness Line	Do.	— 3 Uger
Antillerne, Mexico	—	West In. Pacific St.	Kennedy, Heuter	— (Mnd.)
Gulfen etc. }		Nav Coy Ltd.	& Co.	— 8. Dag
Cap Hayti, Port au	direkte	Hamburg American	Aug. Bulcke	
Prince, Vera Cruz,		Line	& Co.	— 30. —
Progresso	London		C. W. Twelves	
Jamaica				
Baltimore, Newyork &	Liverpool	Allan Line	Richard Berns	
hele Canada	—	Liverpool Steam Line	Do.	
Maranham	Newyork	Ward Line	Do.	
Mexico	—	Do.	Do.	
Havana				
Kingston, Belize, Le-		Central America steam	Do.	
vingstone etc.		ship Line		
Porto Rico	Liverpool	Linea Serra Line	G. Tonnelier	
Montreal	Boulogne	Franco Belgo du Canada	J. Fativ & Co.	— 8. —
West-Indien	direkte	Prince Line	Aug. Bulcke & Co.	
Savannah Ga.	—	Société Anonyme des	Société Anonymes	— 6 Uger
		Produits Resineux }	des Prod. Resineux	
Newyork	—	Red star Line }	von der Becke &	— 8. Dag
Philadelphia	—	Do.	Marsily	— 10/12 —
Til				
Syd - Amerika:				
Brasilien & La Plata	Southon	Royal Mail St. Packet Co.	Hüger & Co.	— Mnd.
Pernambuco, Bahia, }	—	Norddeutsche Lloyd.	Alb. D. E. Bary	—
Rio & Santos				
Montevideo, Buenos }	—	Do.	Do.	—
Ayres og Rosario }				
Do.	—	Prince Line	Aug. Bulcke & Co.	

Bestemmelsessteder.	via	Linierne Navne.	Agenternes Navne.	Afgangstider
Chili, Peru	direkte	{ Deutsche Damp. Gesl. Kosmos	Do.	hver Uge
Pernambuco, Rio Janeiro og Santos	—	{ London Antwerp Line of steamers to Brazils	C. W. Twelves	
Do.	—	{ Linha de Valpores da Estrella Brayleira	G. Tounelier	
Para, Ceara	Liverpool	{ Red Cross Line	Reups & Co.	— 20. Dag
Para, Manaos og Iquitos	—	{ Booth Steam Shipping Co. Ltd.	Do.	— 10. —
Pernambuco etc., Syd Brasilien	direkte	{ Antwerp Brazil Line	Do.	— 15. —
Montevideo, Buenos Ayres, Rosario	—	{ Houlder Line	Do.	— 30. —
Chili, Peru, Equador	—	{ Lamport & Holt	Do.	— 30. —
Valparaiso og andre Havne, Vestkysten Syd Amerika	—	{ West Coast sailer Line	Do.	
Montevideo, Buenos Ayres, Rosario	—	{ Hansa & Norddeutsche Lloyd	Selb & Huvers- futel	— 15. —
Do.	—	{ Plate Steam Ship Co.	Gell, Hankey, Sewell & Co.	
Rio Janeiro	—	pr. Seilskib	Do.	
Paranagua, Rio Grande do Sul, San Fran- cisco	—	{ Hamburg Syd Amerika Dampshiff Gesselsch. A. C. Freitas & Co.	Eiffe & Co.	— 15. —
Pernambuco, Rio Janeiro, Santos, Bahia	—	{ Lamport & Holt	Kennedy, Hunter & Co.	— 15. —
Montevideo, Buenos Ayres, Rosario	London	{ Lamport & Holt	Do.	— 20. —
Chili & Peru	direkte	{ Deutsche Damp. Gschaft „Kosmos“	Aug. Bulcke & Co.	— Uge
Falcannan & Valparaiso	—	pr. Seilskib	{ Alfr. Schuchard & Co. Ruys & Co.	
Valparaiso & Iquique	—	Do.	{ Walford de Bar- demacker & Co.	
Rio Janeiro & Santos	—	{ Blue Star Line	Eiffe & Co.	— Mnd.
Chili, Peru	—	{ Hamburg Pacifik Damp. Geschaft	Geisair & Marsily	— Uge
Brasilien & La Plata	—	{ Lamport & Holt	Kennedy, Hunter & Co.	— 8. Dag
Nord Brasilien	—	Do.	Do.	— 8. —
Vestkysten Syd Ame- rika	—	{ Hamburg Pacific Dmp. Gesch. „Kosmos“	Grisair & Marsily	— 8. —
Santa Arenas, Tal- cahnano, Valparaiso etc.	—	Gulf Line	Aug. Bulcke & Co. Westcott & Flitt	

Bestemmelsessteder.	via	Liniernes Navne.	Agenternes Navne.	Afgangstiden.
Til Afrika:				
Vestkysten af Afrika	direkte	Woermann Line	Walford De Baer-demacher & Co.	hver Mnd.
Egypten	—	Prince Line	Aug. Bulcke & Co.	
Alexandria & Beyrouth	—		Burghardt Bemer	
Cape Town, Port Natal, Delagoa Bay etc. }	South'ton	Union Line	John P. Best & Co.	— 14 Dag
Mauritius, Cape Town, Natal, Delagoa Bay }	Glasgow	Clan Line	Stevens, Chapman & Co.	
St. Paul de Loando }	Havre	Charge Kénnis	D. E. Keyser & Co.	
Tamatave & Mojunga }	direkte	Société Anonymée Oldenburg	„Noordstad“	
Port Natal, Delagoa Bay	Gibraltar	Portugis Damp. Gesh.	Aug. Blumenthal	
Marocco	C'nople	Egyptian Line	Ruys & Co.	— Mnd.
Alexandria, Port Said, Jaffa & Beyrouth etc.	direkte	Seilskib	Soc. ano. „Noordstar“	
Port Natal	Havre	Signe de la Cote Occid		
Teneriffa, Dakar, Grand Bassam, Loango }	Bordeaux	d'Afrique de la C.ie des charg. Kénnis	D. E. Keyser & Co.	
Congo	direkte	Comp. Belge Maritinie du Congo	John P. Best & Co.	—
Til Australien.				
Adelaide, Melbourne, Sidney }	direkte	Deutsch Austral. Damp. Gesch.	Eiffe & Co.	—
Do. }	—	Norddeutsche Lloyd	Alb. D. Bary & Co.	—
Australien	—	Seilskib	C. W. Twelves	
Bristane	—	Do.	Do.	
Melbourne & Sydney	Hull	Dampskib	Aug. Bulcke & Co.	—
Penang, Singapore, Hongkong. }	London	Pennis & Oriental St. Navigation Coy.	John P. Best & Co.	
Port Said, Suez, Aden, Singapore, Hongkong, Yokahama etc. }	Genoa Neapel	Norddeutsche Lloyd	Alb. D. Bary & Co.	—
Penang, Singapore, Hongkong etc.	direkte	Ben Line	Aug. Bulcke & Co.	—
Do. Do.		Glen Line	Ruys & Co.	—
Portsaid, Jaffa, Beyrouth etc. }	C'nople Alex.dria	Egyptian Line	Do.	—

Bestemmelsessteder.	via	Linierne Navne.	Agenternes Navne.	Afgangstiden.
Colombo, Rangoon {	L'pool	Bibby Line	Ruys & Co.	hver 3 Uger
Java	Mars. Iles			
Suez, Madras, Calcutta Colombo	R'dam	Rotterdam Lloyd	Do.	— 14 Dage
Port Said, Currachee & Bombay	direkte	Deutsche Damp. Gesl. Hansa & Bremen.	Seeb & Huverstahl	— 14 —
Penang, Singapore, Hongkong etc.	—	Do.	Do.	— 14 —
Penang, Singapore, Yokohama, Hiogo	—	Shire Line.	Do.	— 14 —
Nagasaki, Kobe, Yokohama etc.	—	Rickmers Line	Eiffe & Co.	— Md.
Penang, Singapore, Manille	—	Nippon Ysen Kaisha	Do.	— —
Bombay, Madras, Calcutta	—	{ Kirkdale Steam Shipping Coy.	Kennedy, Hunter & Co.	— —
Philippinerne	—	{ Hamburg Calcutta Line.	Grisar & Marsily.	— 3 Uger
Penang, Singapore, Manilla etc.	—	{ Thos Skinner & Co. Line.	Kennedy, Hunter & Co.	— Md.
Bushire, Bussorah og Bagdad	L'pool	Commercial Service	G. Tommelier	
Penang, Singapore, Manilla etc.	London	British & Colonial	Do.	
	direkte	Kirkdale. Steam Shipping Company	Kennedy, Hunter & Co.	

Da Fragterne herfra tildels er billigere end f. Ex. fra Hamburg, over hvilken Havn en stor Del af vore udeneuropæiske Afskibninger foregaar, synes det at være anbefalelsesværdigt, at man i Norge mere end hidtil maatte rette Opmærksomheden paa Antwerpen som et Formidlingssted med de fjernere Markeder. Det kan i saa Henseende fortjene at bemærkes, at man tiltrods for de store Anstrængelser, som den franske Stat gjør for at opmuntre Skibsfarten paa de franske Exporthavne, alligevel saavel fra Nord- som Syd-Frankrige skiber store Mængder af alskens Gods, bestemt til andre Verdensdele, over Antwerpen; det samme gjælder for en stor Del Tydskland, endog for Distrikter, som har adskilligt nærmere Forbindelse med Hamburg og Bremen end med Antwerpen.

Hvad angaar Norges Forbindelser med denne vigtige Havn, maa det vistnok medgives, at det østlige og sydlige Norge indtil Christiansand, har baade gode og billige regelmæssige direkte Dampskibsforbindelser med Antwerpen, men maa det sauntidig beklages, at dette langt fra kan siges at være Tilfældet med det nordlige og vestenfjeldske Norge.

Den eneste Forbindelse mellem Antwerpen og disse Landsdele har hidtil bestaaet deri, at et tydsk Dampskibsselskab med lange og uregelmæssige Mellemrum har ladet enkelte af sine Baade, der gaar mellem Antwerpen og Bremen, gaa videre til Bergen og Trondhjem.

Denne Linies Fragtrater har derhos været meget dyre.

Det uheldige i dette Forhold har jeg paavist i min Indberetning til den Kongelige norske Regjerings Departement for det Indre af 1ste Marts d. A., men er der vistnok adskillig Grund til at haabe, at man i den nærmeste Fremtid — bl. a. af Hensyn til den vestlandske Faarexport — maa kunne gjøre Regning paa, at disse Forholde vil blive rettede paa gennem bedre og billigere Dampskibsforbindelser. Forøvrigt tillader jeg mig at tro, at det af flere Grunde vilde være at ønske, at denne Rute som vistnok har mange Betingelser for at kunne oparbejdes til at blive et lønnende Foretagende, maa komme paa norske Hænder.

Den samlede Skibsfart i 1896 paa Antwerpen af alle Nationers Fartøier udviser en betydelig Stigning fra 1895. Til Sammenligning hidsættes en Opgave over Skibsfarten paa Stedet i Løbet af de sidste 10 Aar, ledsaget af en Angivelse af Skibenes Gjennemsnitstonnage.

Aar:	Seilskibe.		Dampskibe.		Total.		Gjennem- snitsdrægtig- hed pr. Fartøi.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.			
1887	814	400 978	4 208	3 400 974	5 022	3 801 952	755
1888	776	395 989	4 047	3 614 331	4 823	3 974 320	824
1889	748	296 712	3 608	3 753 837	4 356	4 050 549	930
1890	653	261 365	3 879	4 957 333	4 532	4 517 698	999
1891	688	292 541	3 773	4 400 697	4 461	4 693 238	1 052
1892	565	247 074	3 756	4 253 017	4 321	4 500 091	1 042
1893	546	238 282	3 872	4 453 929	4 418	4 692 211	1 062
1894	569	281 555	4 071	4 727 428	4 640	5 008 983	1 080
1895	521	259 034	4 132	5 104 535	4 653	5 363 569	1 152
1896	473	218 969	4 478	5 636 142	4 951	5 855 111	1 183

Som det vil sees, gjentager sig stadig det samme Forhold, at Seilskibene ubønhørligt mere og mere fortrænges af Dampskibe af jevnt voxende Tonnage. Medens saaledes Aaret 1887 opviser 814 Seilskibe af tilsammen 400 978 Register Tons Drægtighed og 4 208 Dampskibe af 3 400 974 Reg. Tons Drægtighed samt en Gjennemsnitdrægtighed af 755 Reg. Tons, opviser Aaret 1896 kun 473 Seilskibe af 218 969 Reg. Tons Drægtighed og 4 478 Dampskibe af 5 636 142 Reg. Tons Drægtighed samt en Gjennemsnitdrægtighed af 1 183 Reg. Tons

Da det turde være af Interesse at anstille en Sammenligning mellem Skibsfarten paa de tre stærkt konkurrerende continentale Havne Antwerpen, Rotterdam og Hamburg, hidsættes en Opgave herover for de sidste 2 Aar.

Antwerpen.	1895.		1896.	
	Antal af Fartøier	4 653	4 951	
	Tonnage — „ —	5 363 569	5 855 111	

Rotterdam.	1895.	1896.
Antal af Fartøier	5 199	5 974
Tonnage — „ —	4 117 478	4 974 116
Hamburg.		
Antal af Fartøier	9 443	10 477
Tonnage — „ —	6 254 583	6 445 000

Denne Opgave viser saaledes en Stigning i 1896 af:

	Antal Fartøier.	Tonnage.
For Antwerpen	298	491 542
„ Rotterdam	775	796 638
„ Hamburg	1 043	190 507

Den stærke Konkurrance med disse Havne, særlig Rotterdams foruroligende Fremskridt, har bevirket, at man har fundet det nødvendigt at gøre betydelige Opofrelser for at hævde Antwerpens Position som Havnestad. Som tidligere underrettet har man saaledes i forrige Aar ganske ophævet Fyrafgiften, der tidligere udgjorde 20 Centimes pr. Ton, samt nedsat Dokafgifterne fra 94 til 50 Centimes pr. Ton. Lodsafgifterne er imidlertid trykkende høje. Desuden har man bevilget de fornødne Midler (nogle og tredive Millioner Francs) til en Forlængelse af Kaien langs Schelden paa ikke mindre end 2 000 Meter; naar denne Udbedring kommer istand, er det at haabe, at de mange Klager, som nu med rette fremføres over den Vanskelighed, som ofte er forbunden med inden rimelig Tid at erholde Losseplads i Dokkerne, vil forstumme.

For at bøde paa de, især for større Fartøier følelige Ulemper, som Strøm- og Dybdeforholdene i Scheldeflodens Seilled paa flere Steder medfører, er der foreslaaet forskellige Foranstaltninger, og tør det formentligt ventes, at kraftige Forsøg vil blive gjort paa at regulere dette vanskelige Forhold. Endnu er man imidlertid ikke kommet til nogen Enighed om Valget af Forholdsregler.

I de store Fremskridt, som den internationale Skibsfart paa Antwerpen har gjort i de sidste 20 Aar, er især den tyske bemærkningsværdig. Medens der saaledes i 1875 kun ankom hertil 327 tyske Fartøier med samlet Drægtighed 132 948 Register Tons, ankom der i 1896 795 tyske Skibe med ikke mindre end 1 181 943 Register Tons Drægtighed.

Samtidigt er f. Ex. den franske Skibsfart i samme Tidsrum gaaet ned fra 342 Skibe og 83 631 Reg. Tons Drægtighed til 111 Skibe af 89 886.

Den engelske Skibsfart hævder selvfølgelig sin Position som No. 1 med 2 759 Fartøier og 3 287 420 Register Tons Drægtighed, men gjør langt fra forholdsvis den samme Fremgang som den tyske.

Den norske Skibsfart er sammenlignet med Udviklingen af den tyske nærmest at betragte som stationær.

Ordnet efter Antal og Drægtighed hidsættes den officielle Opgave over de forskellige Nationers Deltagelse i Skibsfarten paa Antwerpen 1896.

	Seil.		Damp.		Tilsammen.	
	Ant.	Dræg.	Ant.	Dræg.	Ant.	Dræg.
Storbritanien	319	139 977	2 440	3 147 443	2 759	2 287 120
Tydskland	20	18 136	775	1 163 807	795	1 181 946
Belgien	—	—	366	470 376	366	470 376
Spanien	—	—	71	69 513	71	69 513
Frankrige	7	1 435	104	88 451	111	89 886
Holland	10	5 211	129	147 390	139	152 601
Japan	—	—	7	23 596	7	23 596
Amerika	2	3 101	18	40 601	20	43 702
Danmark	27	5 166	140	125 797	167	130 963
Norge	52	27 441	157	124 092	209	151 533
Sverige	14	6 756	173	105 970	187	112 726
Andre Lande	22	11 746	98	129 106	120	140 852
Tilsammen	473	218 969	4 478	5 636 142	4 951	5 855 111

Nedenstaaende Opgave udviser fra hvilke Lande og med hvilke Slags Ladninger, de norske Fartøier hovedsaglig ankom til Antwerpen i 1896.

	Damp.		Seil.	
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.
Fra Norge: Trælast, Is, Stykgods, Træmasse	91	39 223	15	4 594
- Sverige: Trælast, Jern, Mineraler, Malm	24	26 154	—	—
- Rusland: Trælast & Korn	5	2 944	—	—
- Tydskland: Jern & Stykgods	3	2 459	—	—
- England: Mineral	1	267	—	—
- Frankrige: —	1	1 155	—	—
- Grækenland: Mineral, Geværer, Jernmalm	7	6 774	—	—
- Forenede Stater: Trælast, Stykgods, Harpix	—	—	13	10 187
- La Plata, Brasilien og Mexiko: Huder, Horn	2	3 424	19	9 113
- Andre Lande	12	12 328	1	204
Tilsammen	146	94 728	48	24 098

De øvrige hertil ankomne norske Fartøier ankom i Ballast.

I Aarets Løb blev der i Antwerpen for norsk Regning indkjøbt et Fartøi (Seil) drægtig 1 209 Register Tons. Købesummen var 2 000 £.

Et norsk Fartøi condemneredes i Ostende og solgtes til udenlandske Eiere.

Paa norske Skibe paamønstredes i 1896 256, afmønstredes 329 og rømte 2 Mand.

Der hjemsendtes gennem Generalkonsulatet opsparede norske Hyrebeløb Francs 984 50; desuden hjemsendtes gennem det skandinaviske Sømands-hjem et ret betydeligt Beløb.

Til den herværende Sømandskirke erlagdes gennem Generalkonsulatet i frivillige Bidrag frcs. 305.07.

Sundhedstilstanden har i det forløbne Aar været tilfredsstillende, idet ingen Epidemi af Betydning har været anmeldt. Samtlige belgiske Havne har i de to sidste forløbne Vintre været ganske frie for Ishindringer.

Fragterne stiller sig i Begyndelsen af det forløbne Aar flaae og adskiller sig forsaavidt kun lidet fra det tidligere Aar. I August Maaned indtraadte der imidlertid en pludselig Stigning i Sortehavs og Donau Fragter, der naaede en Høide som man ikke paa mange Aar har været Vidne til. Dette kunde ikke undlade at have sin Virkning paa andre Fragtmærker, dog i en mindre Grad. Da den pludselige Stigning vanskelig kunde forklares af naturlige og stabile Grunde, faldt Fragterne ogsaa betydelig henimod Aarets Slutning.

Med Hensyn til Trælastfragterne paa Østersøen kan bemærkes, at disse i Vaaren 1896 udgjorde for Dampskibe à 250—400 Stds. ca. 32 frcs. fra Åbo, Helsingfors, Sundsvall, Hernøsand, med 1 à 2 Francs i Tillæg for Steder høiere op. Større Baade 1 Franc mindre, naar de fik fuld Ladning paa 1 Plads og samme Rate paa 2 à 3 Lastepladse. I Juni var Fragterne stegne med et Par Francs og betaltes da for middelsstore Baade paa 2 à 400 Standard ca. 34 frcs. for Pladserne mellem Søderhamn og Hernøsand samt Åbo og Viborg. I August Maaned var disse Rater oppe i 36 frcs. for ovennævnte Pladse; i September noteredes 38 à 40 frcs. efter Dampskibenes Størrelse og i November offereredes der for enkelte Ladninger lige op til 32 frcs. for Lastepladse ikke høiere op end til Hernøsand. Fra Østnorge var Trælastfragterne i Aarets Begyndelse ca. 22 frcs. pr. Std., steg i Juni til 26 à 27 frcs. og senere hen lige op til 30 frcs. pr. Standard.

Isfragterne fra Christianiafjorden udgjorde i Aarets Begyndelse 10 frcs. pr. Ton.

Da de fleste „outsiders“ afaar herfra i Ballast og da Exporten for den største Del besørgeres af regulære Dampskibslinier, er Fragtnoteringerne for Udfragter herfra kun af liden Interesse for den norske Skibsfart.

Trælast.

Ifølge Opgave fra det herværende Chambre de Commerce indførtes der i 1896 til Antwerpen følgende Kvant Trælast, hvormed sidestilles de tilsvarende Tal i de 2 nærmest foregaaende:

	1896.	1895.	1894.
Huggen Gran & Furu m ³	16 439	11 934	11 468
Saget — „ — over 5 cm. -	192 621	168 394	167 686
— — „ — under 5 cm. -	155 171	125 037	137 526
Kassebord for Glas	70 817	54 844	61 613
Egetræ	28 354	21 883	34 968
Hickory, Ask og Bøg	2 054	728	835
Tilsammen m ³	475 550	382 820	414 096

Denne Import fordelte sig væsentlig paa følgende Lande:

		1894.	1895.	1896.
Fra Norge	m ³	56 076	60 143	57 980
- Sverige	-	120 259	85 769	119 413
- Finland	-	107 357	73 877	87 661
- Rusland og Tyskland	-	140 728	124 334	113 785
- Amerika	-	51 130	38 706	35 257

Fra Norge, Sverige og Finland indførtes i 1896 sammenlignet med de to nærmest foregaaende Aar følgende Kvanta (alt beregnet i Kubikmeter undtagen Kassebord):

Plank er.

	3"—4" × 10" à 13"	3" × 9"	3" × 3" og mindre
Fra Norge	1 419	49 510	10 683
- Sverige	7 768	40 864	27 900
- Finland	1 336	12 650	41 386
Tilsammen 1896	10 523	103 024	79 969
— 1895	5 463	73 082	35 685
— 1894	10 390	115 283	51 581

Battens.

	2½" × 8" og større.	2½" × 7"	2½" × 6½"	2½" × 6" og mindre
Fra Norge	1 251	200 818	258 559	186 711
- Sverige	6 279	142 213	42 095	112 671
- Finland	9 385	291 617	138 138	336 326
Tils. 1896	16 915	634 648	438 792	635 708
- 1895	6 407	655 619	424 137	444 544
- 1894	9 006	817 017	397 899	487 131

Bord.

	2"	¾"	½"	¾" og ¼"	Høvlede
Fra Norge	—	—	3 803	—	—
- Sverige	110 195	413 074	243 924	3 017 698	308 377
- Finland	282 285	389 504	239 364	2 522 250	—
Tils. 1896	392 470	802 578	487 091	5 539 948	308 377
- 1895	345 413	662 873	278 038	3 266 032	952 032
- 1894	376 698	876 744	389 716	3 979 154	485 144

Kassebord.

	Stykker.	m ³ .
Fra Norge	10 941 329	23 216
- Sverige	15 020 300	33 721
- Finland	4 646 013	10 335
Tilsammen 1896	30 607 642	67 272
— 1895	14 495 110	52 468
— 1894	22 970 674	59 009

Era Rusland og Tydskland importeredes i 1896 følgende Kvanta Træl-
last fra de forskjellige Udskibningssteder (alt m³ undtagen Kassebord):

	Bjælker.	Poutreller.	Planker. 3" og 4" X 6" og mere.	Battens. 2 1/2".
Fra Riga	11 204	2 873	291 419	622 908
- Hvidehavet, Libau og Windau	—	141	63 921	25 134
- Danzig	—	16 489	230	—
- Narva, Cronstadt og St. Petersburg	—	2 667	5 300	7 365
Tils. 1896	11 204	22 170	560 865	655 479
- 1895	13 166	12 919	464 687	447 357
- 1894	5 846	13 753	332 973	402 614

Fra	2"	6/4" Bord.	5/4"	4/4" & 3/4"	Kassebord. Stykker.	m ² .
Riga	63 596	3 130	—	292 033	1 644	118
Hvidehavet, Li- bau & Windau	19 144	258 365	262 111	1 781 966	460 817	2 291
St. Petersburg, Narva & Cron- stadt	7 585	63 291	20 507	271 503	—	—
Danzig	—	—	—	857	—	—
Memel og Kø- nigsberg	—	—	—	—	155 296	731
Tils. 1896	90 325	324 786	282 618	2 346 359	617 757	3 140
- 1895	127 387	486 914	431 916	1 723 227	330 917	2 376
- 1894	37 152	239 377	123 303	1 150 326	437 872	2 604

Som det fremgaar af ovenstaaende Opgaver, har Totalindførslen af
Trælast hertil været betydelig større i 1896 end Aaret forud, nemlig med
25 pCt. Saavel Efterspørgsel som Forbrug har under hele Aaret været
meget fast, og de Priser, som har været betalt hersteds, maa betegnes som

meget lønnende. Takket være Industriens betydelige Fremskridt, et godt Aar for Agerbruget samt en jevn, god Handelsomsætning har Kjøbevejen været solid begrundet, og synes det efter alt at dømme, som om disse Forhold — ihvertfald i den nærmest overskuelige Fremtid — tør paaregnes at ville holde sig. Flere store Byggearbejder har dels været udførte og dels paabegyndte i det forløbne Aar.

Bemærkningsværdigt er det forøvrigt, at denne Opgang i Importen gjælder samtlige Exportlande ene og alene med Undtagelse af Norge, hvorfra nemlig Importen er gaaet ned fra ca. 60 000 m³ i 1895 til ca. 50 000 m³ i 1896.

Den i forrige Aars Beretning paa pegede Nedgang i Forbruget hertilands af de bedre og kostbarere Mærker fra nedersvenske Havne karakteriserer ogsaa det forløbne Aar, idet Efterspørgselen hovedsagelig har gjældt billigere Byggematerialier af Battens og Bord, for ikke at tale om Kassebord, hvoraf Importen i 1896 var omtrent dobbelt saa stor som i 1895. Denne Nedgang i de bedre svenske Mærker — fornemmelig 1" à 2" Tykkelse og 6" Bredde og opover — har som sit Modstykke en betydelig Opgang i Importen af amerikansk Træ, fornemmelig Carolina Pine. Den for nogen Tid siden forsøgte Indførsel hertil af Oregon- og Columbia Pine har imidlertid ikke vist sig regningsvarende, hvilket, fraseet den dyre Fragt, vistnok væsentlig skriver sig fra Træets egen Beskaffenhed, der ikke synes at passe for det herværende Marked; Træet er nemlig meget fedtholdigt, saa at det kun vanskeligt lader sig male.

Som forudsat i Generalkonsulatets forrige Rapport har de i samme nævnte nye Toldsatser paa høvlet Last medført, at Importen af denne Vare er betydeligt aftaget, idet den høje Told af 9 frcs. pr. m³ har gjort det lønnende at lade Lasten høvle ved indenlandske Høvlerier. Der indførtes saaledes i 1896 308 377 m³ mod 952 032 m³ i 1895; hertil maa dog bemærkes, at Importen i det sidstnævnte Aar var usædvanlig høj, idet den for en stor Del forceredes af Hensyn til det forestaaende Toldpaalæg.

Paa den anden Side kan det noteres, at den samme nye Tarif, der sætter éns Told (6 frcs. pr. m³) paa alt saget Virke, uden Hensyn til Dimension, er ledsaget af en stor Opgang i Importen af tyndere Dimensioner, idet den tidligere Fremgangsmaade med at opsage hersteds de tykkere Dimensioner i tyndere Bord, ikke nu længere opmuntres af Forskel i Toldbehandling.

Indførselen fra Finland og Riga spiller vedblivende en større Rolle her paa Pladsen; paa det sidstnævnte Sted væsentlig paa Grund af de billige Fragter, som de regulære Dampskibslinier mellem Riga og Antwerpen tilbyder Completeringspartier af Trælast.

For forarbejdede Trævarer, saasom færdige Døre, Vindueskarmer, billigere Træmøbler osv. antages det, at Belgien maa kunne oparbejdes som et lønnende Afsætningsmarked.

Fyrstikker.

Ihvorvel den officielle Statistik ikke indeholder nogen Oplysning om Indførselen af Fyrstikker hertilands, er det dog utvivlsomt, at Forbruget af fremmede Fyrstikker er i Tillagende paa Bekostning af de i Belgien fabrikerede. Paa Grund af sin Prisbillighed tiltog vistnok Konsumtionen af

disse sidste i nogle Aar meget betydeligt, men deres Beskaffenhed er saa underlegen den udenlandske Vare, at man mere og mere begynder at vænne sig af med Brugen af samme. Det hænder saaledes ofte, at indtil en Halvpart af de belgiske Stikker taber sin Sats under Afstrygningen uden at Stikken tænder. Det er særlig svenske og tyske Sikkerhedsstikker, som i den senere Tid har vundet stort Indpas.

Tr æ m a s s e.

Ifølge den officielle Statistik udgjorde Ind- og Udførselen til og fra Belgien i de tre forløbne Aar af Papirmasse, hvorunder indgaar foruden den mekanisk og chemisk Træmasse ogsaa Straamasse, følgende Kvanta:

I n d f ø r s e l.				
	1896.	1895.	1894.	
Fra Tyskland . . .	18 605 104	9 264 730	4 459 215	
- Østrige . . .	1 063 855	1 189 815	348 630	
- Forenede Stater	934 507	869 628	501 323	
- Holland . . .	667 553	2 867 968	9 040 544	
- Rusland . . .	775 084	335 620	9 700	
- Norge . . .	20 211 196	21 653 092	29 661 026	
- Sverige . . .	18 266 003	12 642 239		
- Sveitz . . .	244 888	704 382	833 060	
- andre Lande .	1 051 924	227 028	424 255	
Tilsammen Kg.	61 820 106	49 754 556	43 277 751	

U d f ø r s e l.				
	1896.	1895.	1894.	
Til Tydskland . . .	1 755 742	457 192	609 518	
- England . . .	1 965 068	2 973 077	865 284	
- Brasilien . . .	—	19 400	849 836	
- Danmark . . .	49 547	154 230	—	
- Spanien . . .	5 775 911	4 290 950	3 993 369	
- Forenede Stater	2 469 454	919 281	1 366 332	
- Frankrige . .	10 215 837	7 946 505	8 603 708	
- Italien . . .	1 163 466	687 169	21 670	
- Mexico . . .	923 487	51 410	291 958	
- Holland . . .	513 176	484 445	587 354	
- Portugal . . .	312 355	127 775	351 836	
- Argentina . .	879 129	1 860 332	2 610 630	
- Rusland . . .	4 758 849	3 380 401	2 989 926	
- andre Lande .	475 270	552 127	205 594	
Tilsammen Kg.	31 255 291	23 906 494	23 347 015	

Over hvormeget der af ovenstaaende Tal falder paa de forskjellige Slags Masse, indeholder Statistiken ingen Oplysning og kan dette saaledes

heller ikke med Bestemthed opgives. Imidlertid antages det, at Forholdet mellem mekanisk og chemisk Masse er omtrent det samme som i tidligere Aar, nemlig som $\frac{2}{3}$ til $\frac{1}{3}$. Da der er en betydelig Nedgang i Importen af Papirmasse fra Holland, og da dette Land væsentligt exporterer Straamasse, kan man vistnok gaa ud fra, at Brugen af denne Vare er adskilligt mindsket.

Medens Indførslen fra Norge har holdt sig omtrent paa det samme Niveau som i 1895, er Indførslen fra Sverige og Tydskland steget meget betydeligt, nemlig fra respektive ca. 12 640 000 Kg. 9 260 000 Kg. i 1895 til respektive 18 260 000 Kg. og 18 600 000 i 1896. Saavel Indførslen som Udførslen (d. v. s. Reexporten) viser forøvrigt et meget betydeligt Opsving, nemlig for Indførselens Vedkommende ca. 12 Millioner Kg. og for Udførselens Vedkommende $7\frac{1}{2}$ Millioner Kg.

Den svenske tørre Træmasse reexporteres for en væsentlig Del til uden-europæiske Lande, medens den tydske Cellulose for en stor Del videreføres til England, Spanien etc. Den hollandske Straamasse reexporteres meget til England og Rusland.

Ihvorvel der ikke vides at være oprettet nogen nye Papirfabriker inden Belgien, er dog Forbruget af Træmasse tiltaget.

Bemærkningsværdig er den betydelige Stigning i Reexporten af Papirmasse til Frankrige, Spanien, Italien, Rusland (Sydruslad) og de forenede Stater.

Priserne har holdt sig i det forløbne Aar paa omtrent samme Høide som i 1895, idet de dog henimod Aarets Slutning strammedes noget for chemiske Masser takket være en forøget Konsumption.

Som i tidligere Indberetning gjort opmærksom paa, har det i det forløbne Aar ikke sjelden hændt, at Træmasse, som har ankommet hertil, har været saa utilstrækkeligt perforeret, at Træmassearkene, forat undgaa Toldbehandling som Pap — 4 fcs. pr. 100 Kg. —, har maattet undergaa en ny Perforering hersteds. Da en saadan Behandling, der burde være unødigt, er forbunden med adskilligt Bryderi, Tidsspilde og Omkostninger, vilde det være at anbefale, at de norske Træmasseexportører har i Erindring, at al tør Træmasse, som bestemmes for Export til Belgien, bør gennemskjæres saa grundigt paa selve Tilvirkningsstedet, at Arkene tydeligvis udviser, at de ikke kan anvendes som Pap. Ved Skibning til Belgien behøver man imidlertid ikke at være saa omstændelig, som det udkræves f. Ex. i Frankrige i denne Henseende, idet Træmassen gjerne kan gennemskjæres f. Ex. med en Kniv istedetfor at gjennebores med Huller med bestemte Mellemrum. Til Kategorien tør Masse henregnes Masse indeholdende mindre end 50 pCt. Vand, vaad Masse (mere end 50 pCt. Vand) behøver ikke at perforeres for at kunne indføres toldfrit.

Papir.

Da det belgiske Marked for Papir — tiltrods for den store indenlandske Produktion — baade for den direkte Konsumptions Skyld og paa Grund af Antwerpens store Betydning som Transitplads til fjernere Afsætningsmar-

keder formenes at have stadig Interesse for de norske Fabrikanter og Exportører af Papir, tillader jeg mig at hidsætte en fra den officielle Statistik hentet Opgave over Ind- og Udførselen til og fra Belgien af denne Vare i de 3 sidste Aar.

A. Indførsel.

Tapetpapir:		1896.	1895.	1894.
Fra Tydskland		321 468	244 536	211 457
- England		125 400	73 808	79 268
- Frankrige		295 386	347 950	326 417
- Holland		14 287	15 802	14 580
- Andre Lande . . .		96 267	13 279	4 435
Tilsammen Kg.		850 808	695 375	636 157

Carton:				
Fra Tydskland		261 094	238 282	209 240
- England		39 604	50 087	53 351
- Danmark		22 050	—	—
- Frankrige		62 152	24 678	60 025
- Hamburg		44 164	52 362	18 150
- Holland		87 178	56 866	5 746
- Rusland		56 200	134 950	23 383
- Norge		75 592	98 358	200 798
- Sverige		200 360	184 329	
- Andre Lande . . .		500	6 909	4 781
Tilsammen Kg.		868 894	846 819	581 474

Andre Sorter Papir:				
Fra Tydskland		4 288 288	4 221 522	3 953 694
- England		693 473	512 992	494 095
- Østerrige		79 896	11 278	39 432
- Forenede Stater .		25 860	202 730	93 384
- Frankrige		475 967	360 448	369 171
- Hamburg		604 965	1 049 594	522 467
- Holland		681 150	686 006	1 018 150
- Norge		396 541	321 305	1 239 676
- Sverige		735 056	501 985	
- Andre Lande . . .		69 341	27 745	63 950
Tilsammen Kg.		8 050 537	7 895 605	7 794 019

B. Udførsel.

Tapetpapir:		1896.	1895.	1894.
Til	Tydskland . . .	23 051	45 905	5 747
-	Brasilien . . .	40 455	11 424	2 910
-	Frankrige . . .	352 235	281 326	251 812
-	Luxemburg . . .	14 032	22 095	5 366
-	Holland . . .	118 240	179 137	115 565
-	Sveitz . . .	13 055	15 999	14 316
-	Andre Lande . .	101 225	24 994	69 076
Tilsammen Kg.		662 293	580 880	464 792

Carton:				
Til	England . . .	708 531	1 030 346	1 048 603
-	Brasilien . . .	156 490	12 333	34 197
-	Cuba & Portorico .	24 250	24 735	155 150
-	Ægypten . . .	110 413	151 493	63 525
-	Spanien . . .	29 746	59 811	34 017
-	Forenede Stater .	12 418	19 881	121 629
-	Indien . . .	303 312	291 875	300 318
-	Argentina . . .	727 778	108 839	295 226
-	Frankrig . . .	768	6 506	2 128
-	Tyrkiet . . .	121 093	193 395	83 921
-	Andre Lande . .	334 607	256 295	168 738
Tilsammen Kg.		2 529 396	2 155 509	2 267 452

Andre Sorter Papir:				
Til	Tydskland . . .	239 783	165 578	209 305
-	England . . .	15 652 858	11 766 660	11 839 652
-	Australien . . .	653 393	610 825	676 368
-	Brasilien . . .	1 791 309	1 681 825	1 154 066
-	Chili . . .	286 173	270 569	129 134
-	China . . .	438 662	169 768	171 531
-	Cuba & Portorico .	87 253	141 782	419 281
-	Danmark . . .	172 561	158 320	201 302
-	Ægypten . . .	168 538	159 925	57 249
-	Spanien . . .	324 932	204 310	303 180
-	Forenede Stater .	413 133	385 493	610 414
-	Frankrige . . .	2 772 960	2 062 216	1 544 057
-	Hamburg . . .	829 233	465 666	315 198
-	Indien (engelsk) .	904 528	679 591	588 761
-	Indien (hollandsk).	467 797	413 699	384 538
-	Japan . . .	1 029 420	686 572	163 574
-	Holland . . .	4 722 897	3 703 962	4 151 213
-	Argentina . . .	1 098 305	477 994	561 055

**

	1896.	1895.	1894.
Til Rusland	11 918	32 558	5 036
- Norge	453 116	571 889	588 431
- Sverige	63 354	54 336	
- Tyrkiet	530 468	463 636	336 881
- Andre Lande . .	790 046	672 382	580 810
Tilsammen Kg.	33 902 637	26 029 526	24 991 036

I s m a r k e d e t.

Paa Grund af den milde Vinter 1895—1896 blev der kun opsamlet meget lidet Is inden Belgien til det forløbne Aars Behov. Efterspørgslen efter norsk Is var derfor ret betydelig ikke alene til Ostende, men ogsaa til Antwerpen, Bruxelles osv. Da der ingen officiel Opgave foreligger over Importen af denne Artikel, kan ikke den samlede Indførsel hidsættes. Fra Ostende har det imidlertid lykket mig at erholde nedenstaaende Fortegnelse over Indførselen af norsk Is sammesteds under Aaret 1896:

	Kg.
Januar	550 000
Februar	360 000
Marts	1 250 000
April	1 150 000
Mai	1 035 000
Juni	2 870 000
Juli	2 245 000
August	2 705 000
September	1 095 000
Oktober	2 095 000
November	—
December	—

eller tilsammen 15 355 000 Kg. mod 10 105 000 Kg. i 1895. Gjennemsnitsspriserne har været 16—17 frs. pr. Ton leveret paa Jernbanevogn samt 18—20 frs. pr. Ton leveret til Fiskerne. Hotellerne har betalt 30 til 40 frs. pr. Ton.

J e r n.

Der indførtes af Jernmalm og Jern til Belgien under de 3 forløbne Aar følgende Mængder:

J e r n m a l m :	1896. Tons.	1895. Tons.	1894. Tons.
Totalimporten	2 056 000	1 857 000	1 942 000
Deraf Luxemborg . . .	1 376 000	1 241 000	1 297 000

	1896. Tons.	1895. Tons.	1894. Tons.
Deraf Spanien	286 000	245 000	260 000
Frankrige	210 000	250 000	253 000
Norge	8 000	2 000	1 000
Sverige	50 000	14 000	

R u j e r n :

Totalimport	314 000	225 000	200 000
Deraf Frankrige	133 000	102 000	77 000
England	115 000	55 000	51 000
Luxemburg	33 000	25 000	49 000
Sverige	1 000	1 000	1 500

S k r a b j e r n :

Totalimport	55 000	23 000	24 000
Deraf Holland	37 000	20 000	22 000
Norge	—	90	55
Sverige	69	20	

S p i g e r :

	Kg.	Kg.	Kg.
Totalimport	804 000	800 000	680 000
Deraf Norge	353 000	307 000	349 000
Sverige.	67 000	99 000	

S t a n g - o g v a l s e t J e r n :

Totalimport	10 867 000	9 644 000	11 800 000
Deraf Norge	15 000	70 000	898 000
Sverige	992 000	985 000	

Der udførtes i samme Tidsrum fra Belgien af:

J e r n b j æ l k e r :

	Tons.	Tons.	Tons.
Totalexport	65 800	54 000	23 000
Deraf England	26 000	30 000	15 000
Norge	2 000	460	88
Sverige.	3 400	795	

R a i l s :

Totalexport	90 200	86 000	87 000
-----------------------	--------	--------	--------

Som det vil sees af ovenstaaende Opgaver, har saavel Importen som Exporten af Jern og Jernmalm til og fra Belgien været i jevnt stigende i de sidste Aar, hvilket staar i Forbindelse med Industriens samtidige betydelige Fremgang hertillands.

Exporten af bearbejdet Jern gaar fremdeles for en stor Del — saaledes som Tilfældet er med belgiske Industriprodukter i det hele taget — til udenuropæiske og østeuropæiske Markeder.

Fisk.

Af Fisk af alle Slags — deri dog ikke iberegnet Sild og Fiskeconserver — indførtes til Belgien i hvert af de sidste 3 Aar følgende Mængder:

	1896. Kg.	1895. Kg.	1894. Kg.
Totalimport . . .	14 590 000	14 760 000	13 560 000
Deraf fra Tyskland . . .	1 590 000	1 250 000	940 000
England . . .	4 820 000	3 840 000	3 840 000
Frankrige . . .	630 000	620 000	860 000
Holland . . .	6 630 000	6 870 000	5 950 000
Norge . . .	290 000	407 000	1 150 000
Sverige . . .	490 000	790 000	

Af Sild indførtes:

Totalimport . . .	10 870 000	9 870 000	12 400 000
Deraf fra England . . .	2 170 000	1 740 000	2 870 000
Frankrige . . .	450 000	340 000	550 000
Holland . . .	6 280 000	6 550 000	6 980 000
Norge . . .	115 000	406 000	1 980 000
Sverige . . .	1 840 000	730 000	

Da den officielle Statistik, hvorfra ovenstaaende Tal er hentede, ikke skjælnet mellem fersk og saltet eller tørret Fisk, kan ingen paalidelig Opgave over hver enkelt af disse Slags gives. Desuden er det m. H. t. Indførsels-Statistiken at bemærke, at den væsentligste Del af den norske Sild i Tønder, Klipfisk, Tørfisk og saltet Torsk kommer hertil via Holland og Tyskland og opføres derfor i Statistiken som hollandsk eller tysk Vare; Indførselen af Fiskevarer fra Norge bliver saaledes i Virkeligheden betydeligere end ovenfor angivet.

Angaaende den Fisk, som søværts indføres til Belgien, gjælder det, at det meste af den ferske Fisk indbringes til Ostende, medens den saltede og tørrede Fisk hovedsageligt ankommer til Antwerpen; det bemærkes imidlertid, at den store Tilførsel af hollandsk Fisk sker med Jernbane, samt spredes direkte til de forskjellige Afsætningspladser.

Værdien af den til Ostende søværts indførte Fisk udgjorde i 1896 tilsammen 3 270 000 Francs. Heraf kommer paa belgiske Fiskefartøjer for ca. 2 500 000 Francs, paa engelske for ca. 320 000 Francs, paa franske for ca. 300 000 Francs og paa tyske for ca. 50 000 Francs.

Da det ofte indtræffer, at Priserne paa Fisk stiller sig adskilligt højere i Ostende end f. Ex. i England, hvorhen den største Del af fersk Fisk fra

Norge exporteres, og da man sammesteds altid kan gjøre Regning paa øieblikkelig Afsætning, tillader jeg mig at tro, at der turde være adskillig Opmærksomhed mere end hidtil paa Ostende som Afsætningsmarked. Da man imidlertid ingen regelmæssig Dampskibsforbindelse har paa denne Plads, eller man kan vente at saadan vil blive etableret, maatte Fiskene i Tilfælde formentlig blive at sende med mindre og dertil helst særligt indrettede Dampskibe; disse burde vel ogsaa helst søge at indsamle Fiskene direkte fra Fiskerne paa selve Fangstpladsene, forat den skal kunne komme frem i saa frisk Tilstand som muligt. Skulde forøvrigt Damp-Trawl-Fisket udvikle sig i Norge i Lighed med i andre Lande, burde saadanne Fangst-Fartøiers Eiendomme vistnok ikke undlade at gjøre Forsøg med at indbringe deres Fangst direkte til Ostende.

Af Stokfisk var Beholdningerne af 1895 Aars Vare ved Saisonens Begyndelse i August Maaned ganske oprømmede paa enkelte Smaapartier nær. Kvaliteten af de hertillands mest gangbare Mærker, saasom „Westre“, „Fin Hollænder“, „Almindelig Hollænder“ og „Bremer Lofotfisk“ maa betegnes som gennemgaaende tilfredsstillende, forsaavidt som det skyldes Fiskens Behandling. Imidlertid klages der over, at Fiskene har været temmelig smaaafalden og mager; en Omstændighed, der medfører, at Detaillisterne, som hertillands sælger Varen i færdigludet Tilstand, ikke kan opnaa saa megen Fortjeneste, som naar Fiskene falder større og fyldigere. Paa Grund af det ringe Kvantum, som blev præpareret for Stokfisk i Lofoten, holdt Priserne sig ualmindeligt høje, og betaltes der for ovennævnte Mærker i Saisonens Løb fra 83 til 94 Francs pr. 100 Kilo cif belgisk Havn, mod 60 til 73 Francs Aaret forud. Som Følge af disse høje Priser indskrænkedes imidlertid Consumptionen adskilligt, idet man istedet forbrugte mere fersk og saltet Fisk fra England og Holland.

Af Sild blev der fra Norge paa Grund af det ringe Fiske dersteds kun importeret lidet, nemlig 115 Tons mod 406 Tons Aaret forud, medens der fra Sverige ifl. de officielle Opgaver blev importeret 1 840 Tons i 1896 mod 730 Tons i 1895. Forbruget af „Skjæresild“, der importeres fra Norge og Sverige, var i Aftagende samt opgives til 400 Tønder mod 600 Tønder Aaret forud.

For lagesaltet Torsk i Tønder er der saavel i Belgien som i de tilstødende Dele af Tyskland og Holland et betydeligt Marked. Denne Vare importeres hovedsageligt fra Holland og England og har hidtil ikke været tilstrækkeligt paaagtet af andre fiskeridrivende Nationer. Den hollandske Vare er almindeligvis af prima Kvalitet og opnaar en Pris af 70 til 100 Francs pr. Tønde. Den engelske Fisk er derimod af tarveligere Beskaffenhed og sælges til adskilligt lavere Priser. Der afsættes ogsaa endel norsk Vare. Ihvorvel denne maa medgives at være den hollandske underlegen, hvad Fiskens Beskaffenhed, særlig dens Fedme, angaar, burde den dog, saafremt den blev behandlet efter hollandsk Mønster, samt saa omhyggeligt præpareret, som Omstændighederne tillader det, kunne gjøre Regning paa ganske lønnende Priser, antageligt gennemsnitligt 50 til 60 Francs pr. Tønde. For Behandlingen af hollandsk Fisk gjælder det især, at den slagtes umiddelbart efter at den er trukket op af Vandet.

Efter at være opskaaret omtrent som almindelig Klipfisk renses den vel for Indvolde og Blod — uden at dog den store Bughinde borttages — samt vaskes omhyggeligt i flere Skiftninger med Vand og nedlægges hurtigst muligt i Salt (St. Ybes Salt). Derefter stivpakkes den i Egetønder og presses stærkt sammen med tunge Vægter og Skruer. Tønden bør have en Nettovægt af 110 til 120 Kg. og bør helst ikke indeholde mere end ca. 35 Stkr. Torsk, idet Prisen minker forholdsvis betydeligt, naar Indholdet bestaar af flere Fisk af ringere Størrelse. Idetheletaget gjælder det, at Behandlingen foregaar med størst mulig Nøiagtighed og Præcision, da det færdige Produkts hele Udseende og derigjennem Pris ganske afhænger heraf. Det turde i denne Henseende vistnok fortjene Overveielse, hvorvidt ikke norske Fiskere — i Lighed med, hvad der er foreslaaet med islandske Fiskere paa franske Fangstfartøier — burde søges skaffet Anledning til praktisk at lære Fremgangsmaaden med Saltningen og Pakningen ombord paa hollandske Fiskefartøier ved at tage Tjeneste ombord paa samme.

For saltet Helleflyndre i Tønder er der ogsaa et ikke ubetydeligt Marked hertillands, saafremt Fisken er vel behandlet; man kan efter Omstændighederne for samme vistnok gjøre Regning paa henved 50 Francs pr. Tønde.

Af tørsaltet Flyndre samt tildels do. Hvitting og Kolje forbruges der ogsaa ret meget i Belgien, hvor denne Vare nydes ukogt. Det meste heraf kommer fra England, efter at Fisken har været fanget med Trawlere ved Island. Den forsendes i store, aabne Kurve og sælges paa Fiskemarkedet tre Gange i Ugen. Tilførselen hertil siges at udgjøre ca. 60 000 Kasser pr. Uge.

For at vor Fiskeexport saavel af fersk som af saltet og tørret Fisk til Belgien, som direkte Forbrugsmarked samt i ikke mindre Grad som Transitland, skal kunne naa den Udvikling, som denne vor vigtige Næringsgren burde kunne vente, vil det imidlertid være nødvendigt, at det vestlige og nordlige Norge erholder bedre, billigere og mere regelmæssige Dampskibsforbindelser med Antwerpen end de, hvormed man hidtil har maattet nøie sig.

Tran.

Paa Grund af de høje Priser paa norsk Tran i 1896 gik Forbruget af denne Vare betydeligt ned hertillands. Brun Garvertran, der i Begyndelsen af Aaret betaltes med 58 til 60 Francs pr. Tønde cif belgisk Havn, opnaaede dog mod Aarets Slutning ca. 50 Francs cif. Den belgiske Garverindustri har forøvrigt ligget adskilligt nede; man har for at bøde herpaa ogsaa begyndt mere og mere at anvende billigere Varer. Især har japansk Fiskeolie, som her leveres til en Pris af ca. 30 Francs pr. 100 Kilo netto, vundet en betydelig Udbredelse, og er det især denne Vare, som gjør Afbræk i Afsætningen af norsk Tran.

Ogsaa Importen af raa Medicintran fra Norge har aftaget, idet den for en stor Del er blevet remplaceret af billigere Vare, der sendes fra Eng-

land og Hamburg, og som væsentligt udgjøres af newfoundlandske Tilvirkning.

Angaaende Markedet hersteds for norsk Export af levende Faar samt af Sten, tillader jeg mig at henvise til mine tidligere specielle Rapporter herom.

P. Øttesen.

Stenmarkedet i Belgien.

Indberetning fra de forenede Rigers Generalkonsulat i Antwerpen til Indre-Departementet dateret 16 Mai 1897.

Med den tiltagende Udvikling, som den norske Stenindustri i de senere Aar har gennemgaaet, turde det være af Interesse for vore Exportører at gjøre sig nærmere bekendt saavel med det belgiske Marked qua direkte Afsætningsmarked for norsk Sten, som med den store Export af denne Vare som foregaar fra Belgien til andre Lande. I denne sidste Henseende bør det vistnok have i Erindring, at Udfragterne fra Antwerpen er meget billige, idet sogar mange Fartøier afgaar herfra i Ballast ofte til langt bortliggende Steder; de i Generalkonsulatets Aarsrapport for 1896, der snart vil indsendes, gjorde Bemærkninger om denne Havn som Transitplads for norske Varer bestemte for fjernere Færvande, menes derfor at have ikke mindst Betydning for Afsætningen af vor Sten. Jeg hidsætter derfor en Opgave over saavel Export som Import til og fra Belgien af denne Artikel i de sidste 3 Aar.

Indførsel.

S k i f e r:	1896.	1895.	1894.
Fra England . . .	547 000	660 400	514 400
- Frankrige . . .	36 582 610	36 350 882	38 125 547
- Luxemburg . . .	1 049 100	693 500	819 350
- Andre Lande . .	29 910	14 900	45 150
Tilsammen Stkr.	38 208 620	37 719 682	39 504 447

Bygningssten, deri indbefattet Marmor:

Fra Tydskland . . .	1 238 520	941 991	1 564 646
- England	341 495	680 298	169 077
- Frankrige	23 786 740	20 575 402	17 462 707
- Luxemburg	5 896 328	1 661 950	1 797 835
- Italien	5 686 609	4 656 603	6 484 028
- Holland	2 069 697	1 648 405	1 369 234

	1896.	1895.	1894.
Fra Norge	873 329	548 405	352 005
- Sverige	43	43	
- Andre Lande . .	558 465	442 499	346 277
Tilsammen	Kg. 40 351 226	31 155 691	29 545 809

Brolægningssten:

Fra Frankrige . . .	1 196 425	1 053 227	214 515
- Luxemburg . . .	1 262 112	2 547 551	1 913 433
- Norge	3 302 633	—	—
- Andre Lande . .	401 971	648 713	153 102
Tilsammen	Kg. 6 163 144	4 249 491	2 281 050

Af andre Sorter Sten indførtes i 1896 86 457 872 Kg. I denne Import opgives hverken Norge eller Sverige at have deltaget.

B. Udførsel.

Skifer:		1896.	1895.	1894.
		Tons.	Tons.	Tons.
Total Export . .	St. 15 251 000	15 236 000	11 394 000	
Deraf Tydskland . .	6 923 000	7 097 000	5 405 000	
England	471 000	390 000	23 000	
Frankrige	530 000	600 000	450 000	
Luxemburg	4 200 000	3 800 000	2 350 000	
Holland	880 000	1 000 000	820 000	
Schweitz	1 880 000	1 950 000	1 980 000	

Bygningssten, deri indbefattet Marmor:

Total Export . .	Tons 160 400	147 600	130 750
Deraf Tydskland . .	14 300	14 300	10 000
England	1 900	2 300	2 400
Østerrige	2 750	3 100	2 700
Spanien	250	225	120
Forenede Stater	360	240	880
Frankrige	91 100	81 700	74 000
Luxemburg	770	380	330
Holland	45 000	43 200	36 000
Argentina	550	350	230
Norge	28	40	750
Sverige	160	112	

Brolægningssten:		1896.	1895.	1895.
		Tons.	Tons.	Tons.
Totalexport		154 000	135 800	152 700
Deraf til Tydskland		11 400	12 800	15 400
England		8 000	50	3
Kap Koloni		2 100	3 000	—
Cuba		600	—	—
Frankrige		68 000	65 500	76 600
Holland		58 000	49 000	49 000
Transwal		1 800	2 400	—
Rusland		2 300	370	400

Værdien af den samlede belgiske Import af Sten i 1895 ansættes til ca. 9 000 000 Francs, medens Udførselsværdien opgik til ca. 28 000 000 Francs, heri ikke medregnet Transit.

Indførselen fra Norge til Belgien af saavel Bygnings- som Gadesten er i jevn Tiltagen og udgjorde, som det vil sees, i 1896 respektive 873 000 Kg. og 3 303 000 Kg., for den sidste Artikels Vedkommende altsaa mere end Halvparten af Landets hele Import. Efter de Oplysninger, som jeg har kunnet tilvejebringe desangaaende, tør jeg tro, at Stenexporten fra Norge til Belgien endnu bør kunne udvikles meget betydeligt. Den norske Sten er nemlig, hvad Soliditet og Udseende angaar, almindelig erkjendt for at staa langt over den hertillands benyttede temmelig bløde belgiske „petit granit“, samtidig med, at den i Prisbillighed betydelig overgaar den indenlandske Porfyr, saafremt denne er nogenlunde jevn til huggen; den almindelige Gadesten bestaar vistnok af Porfyr, der er meget holdbar og ret billig, men dette Brolægningsmaterial er af en meget ujevn og for Trafiken høist ubehagelig Beskaffenhed, samt er den norske Sten meget underlegen for dette Brug.

Tiltrods for den ovennævnte Fremgang i Indførselen af norsk Sten, er denne Sag dog endnu paa langt nær saa kjendt og skattet som den efter Udtalelser fra Sagkyndige, som jeg har konfereret med derom, vistnok burde fortjene. Som en hensigtsmæssig Maade at skaffe den en større Udbredelse paa hertillands, turde det formentligt være at anbefale, at vore Exportører, — helst gennem Sammenslutning — lod udarbejde nøagtige, detaillerede og paa fransk affattede Kataloger over sine forskellige Stenarter med Angivelse af disses Egenskaber og Tilføjelse af Priser, samt lod samme uddele rundt om i Belgien, specielt til de større Entreprenører for offentlige, kommunale og private Arbejder, til hvilken vor Sten antages at kunde finde Anvendelse. Jeg har i denne Anledning tilvejebragt en Fortegnelse over saadanne Entreprenører, hvilken Opgave hidsættes:

Antwerpen: Aimé Hesbain, rue de la fraternité, L. Goassens, rue van Lerijs, Bolsée et Hargot, l' rue d'Argile, F. Voussure, rue Cuyllits, Max Hargot, boul. Léopold Chr Bruls, rue Vauneau.

Brüssel: V. Bertaux & Co., rue Bara prolongée, Blatou-Aubert, rue du Pavillon 4, Edmund Delune, Aven. d'Eperons d'or 6, Louis Dewaele,

boul. Léopold 11, G. Houstout, rue de Moscou 24, F. Lebou frères, rue Sans Souci 116, Célestin Poiry, aven. Louise 225, Charles Rolland Fils, rue des Fripiers, Ruelen frères, boul. Leopold II 306, Jean Lanpels, rue des Tanneurs 13, Société Anonyme d'entreprises de travaux publics, rue Botanique 26, I. P. Lommergyns, rue Van Volsen, Verharen & De Jager, rue de Méridien 24, Jean Weyenbergh, rue Terre Neuve 101, Ei Wonters-Rustin, rue de Louvain 96.

Gent: Everaert frères, Joseph Martiny, Morial & Tertzweil, E. Coppieters, C. Eggermont, Myncke frères, P. & A. Serck, L. Boggaert, H. Dedryver, H. Stoffels, I. Van Imschoot, Henri Neef.

Bruges: M. M. Baesen, rue verte, Boereboom, rue Haute, De Cloedt, rue Haute, De Jonglie, quai du miroir, Dieperinck, rue send du Sablom, Hoenraet, quai des Dominicains, Lootens, horsdela porse Ste. Catherine, Meyus, quai Spinola.

Lüttich: Hausman frères, Henri Neef, rue du Paris 65, Prion, quai de l'industrie, Botta Louis, quai de la Boverie, Van Roggen, à Sprimont, Dernier frères, à Sprimont.

Löven: H. Marueff & Sæur, Arnold F. Weverenberg, rue des bouteilles, Jaques Vrouckx, rue des Corbeaux.

Charleroi: Pierre Hans, rue de l'arbre vert 4, Arthur Rosort, quai de Saumbre, Hubert frères, avenue de Waterloo 6, Emile Coquette, boul. de l'Ouest 56, Charles Lambermont, boul. de l'oust 103, Cornélis Clereq, rue de Presbyteré 47, Alexandre Schauvert, rue Cayanderie 156, Constatant Moreau, rue de l'Eglise, Pierre De Keyser, rue Petit Pize 26, Louis Toussaint, Grand rue 124, Prosper Borelleaux, rue de Lodelinsort 154.

Mons: A. Honony, avenue de St. Pierre, Leinelette frères à Blatou, J. Jockin, boul. Daly 79, A. Termont, rue de Naast 6, A. André, boul. de l'Industrie, A. Couz, Cherin de buesmet, Dechand, avenue de Nimeg 2, E. Deleuve, place de Felandre, 9, P. Dufeigneiz, boul. Bandonien de Jerusalem, Schaeken, avenue du Champs de Mars, 23, Spingard & fils, avenue Frère Orban, Hondex cl. boul. Boudouine de Battiseur, Burtion à Neing, F. Deveraux, rue de Bussercz, A. Corman à Janappes, G. Flomand à Guzy, J. B. Bescamps à Boussa, Eug. Bodson à Soint Ghisbani.

Da der i Belgien i de nærmeste Aar forestaar adskillige, tildels meget betydelige offentlige og kommunale Bygningsarbeider, hvortil der kan blive Tale om at anvende norsk Sten, f. Ex. Udvidelse af Kaierne i Antwerpen, Anlæg af Havn i Brüssel med tilhørende Kanal- og Slusearbeider osv., og da samtlige saadanne Arbeider overtages efter Anbud af de forskjellige Entreprenører, turde det vistnok være af ikke liden Interesse for den norske Stenindustri, om disse i betimelig Tid samt i størst mulig Udstrækning blev mere bekendt med de norske Stenarters Beskaffenhed samt saavidt nøiagtige Pris, at samme kunde lægges til Grund for de indgivende Anbud.

Da det imidlertid af flere Grunde turde være hensigtsmæssigt at være repræsenteret af en dygtig og solid Agent hertilands, bør det nævnes, at

en særdeles vel anbefalet norsk Forretningsmand, der i længere Tid har beskæftiget sig med denne Branche i Norge, i den nærmere Fremtid skal agte at nedsætte sig i Brüssel eller Antwerpen for bl. a. at søge at indarbejde norsk Sten paa det belgiske Marked.

For norsk Marmor antages det ogsaa, at man hertillands maatte kunne finde en langt større Udbredelse end hidtil, saafremt det indarbejdes energisk og paa en hensigtsmæssig Maade.

Den nylig vedtagne excessive Toldforhøielse i Tydskland paa huggen Steen — M. 2.50 pr. 100 Kg. — gjør det formentlig til en Sag af den yderste Vigtighed for den norske Stenindustri snarest muligt at søge at skaffe sig udvidede Afsætningsmarkeder for sin Produktion.

Rio de Janeiro.

Aarsberetning dateret 5 Mai 1897.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsammen.		Brutto- fragter. Kr.
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.				
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	
I. Ankomne.											
Fra Norge til Hoved- stationen . . .	5	1 977	-	-	-	-	-	-	5	1 977	58 878
- Norge til Vicekon- sulsstationerne .	4	1 262	-	-	-	-	-	-	4	1 262	37 170
- Sverige til Hoved- stationen	13	4 649	-	-	-	-	-	-	13	4 649	137 178
- Sverige til Vice- konsulsstationerne	6	2 151	-	-	-	-	-	-	6	2 151	74 700
- andre Lande til Hovedstationen .	64	49 044	54	39 958	-	-	-	-	118	89 002	1 874 106
- andre Lande til Vicekonsulsstatio- nerne	312	135 287	67	22 881	10	2 343	8	3 213	397	173 724	2 996 694
Ialt	404	194 370	121	72 839	10	2 343	8	3 213	543	272 765	5 178 726
II. Afgaaede.											
Til andre Lande fra Hovedstationen .	11	3 225	21	11 429	59	38 275	31	27 900	122	80 829	150 696
- andre Lande fra Vicekonsulsstatio- nerne	52	12 125	36	18 571	277	125 513	40	18 103	405	173 312	360 918
Ialt	63	15 350	57	30 000	336	164 788	71	46 003	527	255 141	511 614

Desuden anløb 14 norske Seilskibe, drægtige 5 967 Ton og 2 ditto Dampskibe, drægtige 2 728 Tons Distriktet uden at losse eller laste.

Af svenske ankom for at losse eller laste 95 Seilskibe drægtige 34 060 Tons og afgik 101 drægtige 34 588 samt anløb uden at losse eller laste 4 ditto drægtige 1 673 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. £ 262. 13. 3, ved Vicekons. £ 572. 6. 10. Af svenske Skibe £ 116. 12. 7.

Aarsberetning.

Ved Hovedstationen udførtes der i Løbet af Aaret 1896 følgende Mønstringsforretninger: Paa norske Fartøier paamønstredes der 47 Nordmænd, 31 Svenske og 60 Udlændinge, tilsammen 138, og afmønstredes 46 Nordmænd, 15 Svenske og 26 Udlændinge, tilsammen 87. Der rømte 23 Nordmænd, 6 Svenske og 33 Udlændinge, tilsammen 62. Der døde 6 Nordmænd og 4 Udlændinge, tils. 10. Endvidere afmønstredes fra 2 norske Fartøier, der for Sygdom ombord anløb Havnen, ialt 12 Nordmænd, 2 Svenske og 2 Udlændinge, tilsammen 16 og paamønstredes 12 Nordmænd, 1 Svenske og 4 Udlændinge, tilsammen 17, hvorhos der fra to mindre Dampskibe, som fra norsk Flag blev overført til brasiliansk, afmønstredes ialt 18 Nordmænd, 3 Svenske og 3 Udlændinge.

Rømningen synes at være i Tilbagegang. Betræffende de døde Svenske og Nordmænd er nærmere Data angaaende deres Efterladenskaber hjemsendte i specielle Indberetninger. Betræffende Udlændingerne er de behørigte Meddelelser derom bleven afgivne til deres respektive Konsuler her, som vanligt.

Paa Distriktets Kyst have heldigvis færre Skibbrud fundet Sted end i forrige Aar. De Besætninger, der saaledes bleve staaende nødlidende, have modtaget Vicekonsulaternes og Generalkonsulatets Bistand og ere enten blevene hjemsendte eller ere blevene forskaffede ny Hyre. Lignende Forføining er bleven tagen med de ikke faa efterlagte syge Sømmænd. Da Fartøier kommende fra de nordamerikanske Sydstaters og Centralamerikas Havne, have anløbet Rio de Janeiro i nogle Tilfælde med Beriberi ombord og denne Sygdom synes at have Tendents til at udbrede sig, er der bleven anbefalet al Omsorg for at undgaa mudret Drikkevand og for, saavidt muligt, at desinficere Fartøiernes Rum, Pumper og Bundvand.

Generalkonsulatets Bistand betræffende maritime og commercielle Interesser er i Aarets Løb bleven benyttet omtrent i samme Omfang som tidligere. Det har søgt paa bedste Maade at yde sine Raad og Hjælp ianledning Forsøg paa at indføre nordiske Varer hersteds og at give udtømmende Oplysninger om Import og Toldforholde. Da en nordisk-brasiliansk Forbindelse med Freitas Liniens Dampskibe saa ud til at skulle realiseres, vakttes adskillig større Interesse for det brasilianske Marked i de Forenede Riger, og ihvorvel Forbindelsen hidtil ei kom istand, have dog nogle Købmænd søgt at sikre sig direkte Forbindelser hersteds, istedenfor som hidtil væsentlig gaa igjennem Mellemmænd i Hamburg og Liverpool. Generalkon-

sulatets Assistance har været søgt isanledning forekommende Havari og Assurancespørgsmaal, samt vedkommende Opgjør og Pengeremisser. Ligesom tidligere har der ogsaa været Tale om at tage Befatning med de Boer, der skulde likvidere efter afdøde Landsmænd, som have været bosatte i Landet. Herunder er man bleven bistaaet med al Forekommenhed af de lokale Autoriteter. De beholdne Midler er blevne hjemsendte, men der har som Regel ei været Tale om betydeligere Beløb.

Under Aaret er der bleven hjemsendt for norske Sømænd Hyrebeløb til en Sum af Kr. 2 150.00 og for svenske til et Beløb af Kr. 546.68.

Den til Generalkonsulatet indkomne Korrespondance var omtrent som i foregaende Aar.

Jeg skal i det følgende efter Kilder, der tidligere have staaet til Generalkonsulatets Raadighed samt efter Data, jeg fra forskellige Hold har samlet og spredte Oplysninger, der ellers have kunnet indhentes, dels omhandle Skibsfartens Vilkaar i Aarets Løb, dels Handel, Industri og lokale Næringers Forholde.

Skibsfarten var i Aarets Løb nogenlunde livlig. Hvad vor egen Fart paa Brasilien angaar, viser 1896 en ikke betragtelig Nedgang i Fartøiernes Antal, hvad Rio de Janeiro og Santos angaar, men øget Virksomhed paa flere af de andre Stationer. Den i sidste Aarsberetning paapegede Dampskibsfart under norske Flag er ogsaa i forrige Aar bleven fortsat og har givet Vidnesbyrd om glædelig Foretagsomhed fra Rhederiernes Side. Nogle af disse Dampere medbragte Last til forskellige brasilianske Havne. Adgangen hertil standsede vistnok fra December 1896, efterat Retten til Kystfart ophørte. Men enkelte Dampskibe have kunnet fortsætte regelmæssige Reiser mellem Paranaguá og argentinske Havne med Herva Matte og mellem Montevideo og Rio de Janeiro med Kvæg. To mindre Dampskibe („Rio“ og „Norte“) ere blevne overførte til brasiliansk Flag og Rhederi, og have derefter, under Befølgelse af de gjældende Regler om Befal og Bemanding, kunnet fortsætte i Fart mellem Distriktets Havne.

Det blev i den første Del af Aaret ialmindelighed antaget, at der paany vilde blive givet Frist med Iværksættelsen af den konstitutionelle Bestemmelse om Kystfartens Forbeholdelse for det brasilianske Flag. Men der begyndte snart, særlig i Rio Grande de Sul og i Rio de Janeiro at agiteres for, at saa burde ske. Heri vare de nationale Dampskibsselskaber, hvis Fartøier havde vanskeligt for at konkurrere med de udenlandske Dampskibe, særlig interesserede. Da Pressen ytrede sig i den Retning, at Hensyn til Orlogsflaaden tillige gjorde det ønskeligt, at man opmuntrede den nationale Fart og Sømandsstand, øvedes herved Indflydelse paa Nationalforsamlingens Beslutning. Denne blev, at Adgangen til Kystfart for fremmede Fartøier skulde ophøre fra December 1896. Loven, hvis Indhold er bleven gjen-givet i særskilt Beretning, bestemte vistnok, at i visse Tilfælde udenlandske Skibe kunde fare mellem brasilianske Havne, og at Regjeringen i Nødstilfælde og særlig under Krig, Hungersnød og Pest kunde befragte saadanne. Man havde dog ladet ude af Betragtning, at visse Varer, der særlig befordredes i Seilskibe, maatte paavirkes af den nye Bestemmelse. Saaledes burde de nødvendigvis indtrædende højere Fragter blive sølelige for Sukker, og Brændevins-Transporterne fra Aracaju og Alcobaca, Kjød- og Levnets-

middel-Transporten fra Rio Grande de Sul og Salttilførselen fra Macau og Mossero. Fra disse Steder lod der sig strax, men forgjæves, Stemmer høre for, at man i den almindelige Regel skulde anbringe Undtagelser. Der blev ogsaa i de første Maaneder klaget over, at der i enkelte Havne, som Pernambuco og Maceio kun vanskeligt kunde faaes Skiberum til ventende Varer. Hvad Saltfarten angaar, fortsættes der med Klager i denne Retning. Man havde almindelig ventet, at der skulde høres om hyppige Indkjøb af Tonnage til brasiliansk Flag og om Opblomstring af Værfter til Bygning af nye Skibe. Med nogen Forundring har man dog seet, at Bevægelser i saadan Henseende kun har været langsom. Endel Fartøier ere vistnok bleven indkøbte. Foruden de to tidligere omhandlede norske Dampskibe er et norsk Seilskib i Nordbrasilien og tre norske Seilskibe i Sydbrasilien bleven afhændede til brasiliansk Kjøber. Men i adskillige Tilfælde turde det dog antages, at ved Overførselen til brasiliansk Flag de gamle Eiere af vedkommende Skibe i Medhold af Lovens Bestemmelser ere vedblevne at have Aktier eller Parter i dem. Loven synes allerede at have virket til Fordel for nationale Dampskibskompagnier, der nu have bragt i Fart sine ældre Skibe, der laa forankrede og uvirksomme, og gjøre Anstrængelser for at samle Kapital til nyt Materiel. Medens Fragterne mellem de forskellige Havne i December 1896 og Januar 1897 ikke bleve meget paavirkede af de nye Bestemmelser, viste der sig senere gradvis Stigen. Der er fra brasiliansk Hold kommen mig Beklagelser for Øre over, at vore Seilskibe tabtes for Kystfarten, thi vore Skibsførere have havt Ord for at nære større Omhu for de fragtede Varer, end der vises disse paa de nationale Fartøier.

I den oversøiske Fart have vore Seilskibe beholdt Trælastfragter og Kulfragter og i noget Omfang Stykgodsfragter. Den paa pegede Fare for, at Dampskibene skulde gribe ind og bemægtige sig den hele Kultransport fra Syd Wales-Distrikterne er heldigvis ikke bleven Virkelighed hidtil.

Samlede Data angaaende de Forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet i 1896 ville fremgaa af hosføiede Oversigt:

Til Hovedstationen ankom 25 svenske Skibe (alle Seilfartøier) dr. 11 595 Tons, (i 1895 25 13 617 Tons) og afgik 24 (alle Seilfartøier) dr. 10 435 Tons, (i 1895 26 dr. 13 947 Tons) samt ankom 82 norske Seilfartøier dr. 55 670 Tons (i 1895 85 dr. 52 329 Tons) og 54 Dampskibe, dr. 39 958 Tons, i (1895 57 dr. 37 910 Tons) tilsammen 136 dr. 96 628 Tons, (i 1895 142 dr. 90 239 Tons), og afgik 70 Seilfartøier dr. 41 500 Tons (i 1895 94 dr. 63 616 Tons) og 52 Dampskibe dr. 39 329 Tons (i 1895 57 dr. 37 910 Tons) tilsammen 122 dr. 80 829 Tons (i 1895 151 dr. 101 526 Tons). Disse Skibe ankom for at losse eller laste; desuden besøgte Hovedstationen endnu af endel Skibe, der anløb for Ordre eller for at søge Bistand mod udbrudt Sygdom (Beriberi) ombord. De ovenfor anførte Tal omfatter baade Skibe i oversøisk Fart og Kystfart.

Af andre Nationers Skibe ankom til Rio de Janeiro i oversøisk Fart følgende:

Tyske, ankomne 150, afgaaede 140, Argentinske, ankomne 32, afgaaede 20, Østerrigske, ankomne 19, afgaaede 20, Belgiske, ankomne 26, afgaaede 24, Brasilianske, ankomne 43, afgaaede 39, Danske, ankomne 31, afgaaede 28, Franske, ankomne 168, afgaaede

147, Græske, ankomne 3, afgaaede 3, Spanske, ankomne 8, afgaaede 7, Hollandske, ankomne 3, afgaaede 4, Engelske, ankomne 687, afgaaede 641, Italienske, ankomne 134, afgaaede 125, Nordamerikanske, ankomne 56, afgaaede 52, Uruguayske, ankomne 1, afgaaede 2, Portugisiske, ankomne 41, afgaaede 29, Russiske, ankomne 8, afgaaede 7. Sammenlignet med det forrige Aar, vil det sees, at Skibenes Antal er forøget, ligesom Tonnagen er steget.

Der ankom til Rio fra Udlandet

1894	1 297	Skibe dr.	1 929	127	Tons
1895	1 460	—	-	2 243	103 —
1896	1 535	—	-	2 469	554 —

Der afgik fra Rio til Udlandet.

1894	1 192	Skibe dr.	1 778	834	Tons
1895	1 327	—	-	2 136	474 —
1896	1 405	—	-	2 283	499 —

Der ankom til Rio i Kystfart

1894	954	Skibe dr.	528	106	Tons
1895	1 358	—	-	773	278 —
1896	1 415	—	-	825	016 —

Der afgik fra Rio i Kystfart.

1894	1 018	Skibe dr.	672	159	Tons
1895	944	—	-	944	806 —
1896	1 532	—	-	963	655 —

I Kystfarten deltog de forskjellige fremmede Nationer i følgende Omfang:

Tyske, ankomne 112, afgaaede 135, Argentinske, ankomne 2, afgaaede 16, Østerrigske, ankomne 3, afgaaede 15, Belgiske, ankomne 1, afgaaede 3, Danske, ankomne 8, afgaaede 6, Franske, ankomne 28, afgaaede 49, Spanske, ingen ankomne, afgaaede 1, Engelske, ankomne 86, afgaaede 122, Italienske, ankomne 46, afgaaede 58, Nordamerikanske, ankomne 1, afgaaede 2, Norske, ankomne 31, afgaaede 31, Uruguayske, ankomne 5, afgaaede 3, Portugisiske, ankomne 7, afgaaede 16, Russiske, ankomne 1, afgaaede 1, Svenske, ankomne 9, afgaaede 4, tilsammen 357 ankomne og 462 afgaaede Skibe.

Af brasilianske Fartøier ankom i Kystfart 1 058 og afgik 1 070. Hovedantallet heraf var Dampskibe.

Den direkte Fart mellem Brasilien og de Forenede Riger er fremdeles liden. I 1896 ankom der Fartøier direkte til Rio de Janeiro fra følgende nordiske Havne: Fra Karlshamn 2, Gøteborg 3, Hernøsand 8, Hudikswall 1, Norrkøping 5, Westervik 7, Wisby 2 og fra Trondhjem 3. Til de Forenede Riger afgik kun 1 direkte fra Rio de Janeiro, nemlig til Stavanger.

Det Hamburg-Sydamerikanske Dampskibsselskab fortsætter med Fart paa Kjøbenhavn, hvilket efterhaanden vil lette Vareudbyttet med Norden.

Frugtmarkedet i Rio de Janeiro var underkastet stærke Oscillationer, holdt sig i det Hele med lave Rater, og der viste sig kun for kort Tid en Tendens til svag Stigen. Kaffefragterne for Dampskibe til de Forenede Stater blev betydelig nedsatte, kun regulære Linier kunde bære de lave Rater, og for Leiligheds-Dampere blev der vanskelig Anledning til Fragtslutning med denne Vare. Kaffefragterne fra Rio de Janeiro til Kapstaden gave fremdeles kun maadeholden Fortjeneste

Finansliv og Handel. Forsaavidt 1895 var gaaet tilende under saa rolige og ordnede Forhold, at det nye Aar med Rette kunde antages at ville bringe stedse lysere Udsigter, livligere Handel, større Indkomster, stigende Kurs, viste disse Forhaabninger sig i det hele ikke at gaa i Opfyldelse. Ganske vist var Inførselen i 1895 bleven forceret, for at have store Oplag, inden de nye Toldpaalæg skulde træde i Kraft. Indførselen til Rio de Janeiros Toldbod blev saa liden i 1896, at Virksomheden ikke noget af de senere Aar forholdsvis har været saa ubetydelig. Ikke-destomindre blev Toldingtægtens samlede Beløb for det hele Aar større end det foregaaende Aars. Dette forklares ved den Skjærpelse af Kontrollen, der indtraadte, efterat Undersøgelse i Anledning Uregelmæssigheder i Toldopbeholdelsen saavel i Rio, Santos, Babia som Pará var bleven andstillet. Som tidligere frehævet, medfører de senere Aars lavere Kurs, at Statskassen, der modtager sine Indtægter i Papirer, skal betale Renter og Amortisation af sin udenlandske Gjæld i Guld, fremdeles føler sig trykket af de betragtelige Beløb i Milreis, der nu medgaa til de Vexler eller den Guldmynt, hvormed Gjældens Renter skulle betales, og som allerede i Budgettet maa opføres med uforholdsmæssige Summer. Da hertil kommer, at udenlandske Markeder, der kjende denne Byrde, ere blevene paavirkede til Brasiliens Skade, ugunstige Fremstillinger om den indre Økonomi, de politiske Vilkaar og Handelsforholdenes Soliditet, vare de interesserede Klasser i Europa med nogen Uro begyndt at studere og følge Udviklingen hersteds. Det vil erindres, at der i Oktober vakte en ren Alarm i London ved telegrafiske Rygter om, at alt i Brasilien var raaddent, at flere Hundrede Fallitter var forefaldne, at det maatte ventes almindelig Ruin. At der var en Krise, som føltes inden alle Kredse, var i nogen Grad sandt, men paa Grund af elastiske, kommercielle Forholde og gjensidige Indrømmelser kom der ingen uheldige Overraskelser, og kun yderst faa Betalingsstansninger lode sig mærke. Af en Deputeret i Nationalforsamlingen blev der vistnok foreslaaet at bevilge Moratorium for Kjøbmandsstanden, men dette Forslag blev ei engang taget under Behandling. Den i Europa vakte Uro og Misstemning hos Alle, som havde Forbindelser med Brasilien, søgtes af Regjeringen strax bortryddet, dels ved at henvise til de Besparelser, den allerede havde gjort i Budgettet, og til de Økonomier paa alle Hold, som det fremdeles var dens Agt at indføre. For at lette Udgiftsbudgettet bestemtes ligeledes, at forskellige Udlæg, der hidtil vare faldne dette tillast, nu dels skulde overføres til de enkelte Stater og til Rio de Janeiros Municipalitet (Districto Federal). — For at hæve den løbende Seddelmynts Værdi, overtog Regjeringen i Aarets Slutning Ansvar og Garanti for denne, hvorhos det bestemtes, at de i 1893 og 1894 udstedte „bonus“ (rentebærende Ihænde haver-Statspapirer) skulde inddrages. Budgettet for 1897 opgjordes saaledes, at Indtægtssiden blev 339 307 000 Milreis, og Udgiftssiden Rs. 313. 169. 790 Milreis. Som det har vist sig i de tidligere Aar, have dog disse Budgetopgjørelser kun relativ Værdi. Extrabevilgninger og uforudseede Udgifter ophober sig derefter desværre paa Udgiftssiden og Aarets Resultat bliver Underskud igjen. Den nye Toldlov for 1897 optog i det hele det forrige Aars Satser. Endel

Satser forhøiedes. Som bemærket i speciel Indberetning herom nedsattes Tolden for Klipfisk, og dens Transport til Landets Indre begunstigedes.

Da Trafiktjenesten paa Statens Jernbaner, særlig den fra Rio de Janeiros udgaaende Estrada de Ferro Central, blev stedse slettere, og det viste sig, at der baade manglede duelig Drift, Paapasselighed og Kontrol, besluttedes at bortforpagte disse Baner, for saaledes at erholde bedre Trafik og at tilveiebringe kontante Hjælpekilder. Det er Tanken, at europæiske Konsortier (eller nordamerikanske) her skulde komme ind. Afgjørelse af Spørgsmaalet kan dog først ventes henimod 1898.

Et Spørgsmaal, der saalænge Kystfarten endnu var aaben, ogsaa interesserede Udlandet, blev løst i Aarets Løb. Enkelte Stater havde ment sig berettigede til at paalægge Indførselstold paa Varer, der indførtes til dem fra de andre Stater i Brasilien. Da kun Unionen kan paalægge Indførselstold, forelaa her Bestemmelser, der kunde begunstige Separatisme og i alle Fald kun skabte Vanskeligheder for Handelsforbindelserne. Spørgsmaalet indbragtes for Høisteret og afgjordes derhen, at de enkelte Stater ikke kunde paalægge saadanne Indførselsafgifter. Derimod kunde de paalægge Udførselsafgift, ligegyldigt, om Varen gaar til Udlandet eller til anden brasiliansk Stat.

Børsen var i Aarets Løb noget livligere. Den paaavirkedes stundom af de politiske Bevægelser til hurtige Oscillationer. Saaledes havde Ordningen af Spørgsmaalet med England om Trindade sin heldige Indflydelse. Rygter hilledede fra den commercielle Krise trykkede den atter noget. Dog var der aldrig Tale om nogen Panik, da man vidste baade Bankerne var enige om saavidt muligt at støtte, hvor Huse havde Vanskeligheder, og at Regjeringen ogsaa heri vilde samarbeide. I November vakte Præsidentens Sygelighed nogen Ængstelse, men strax Magten i al Ro midlertidig var bleven overgivet til Vicepræsidenten, indtraadte ønskelig Tryghed.

Pengekursen forbedrede sig fremdeles ikke. Den oscillerede meget, men kan siges gennemsnitlig at have stillet sig saa:

England.	Frankrig.	Tydskland.
d pr. 1 Ms.	Reis pr. Frank.	Rs. pr. Mark.
8 à 10 ⁵ / ₁₆	925 à 1 Ms. 211	1 Ms. 142 à 1 Ms. 495
Forenede Stater.	Italien.	Portugal.
Rs. pr. Dollar.	Rs. pr. Lire.	Milreis pr. 100
4 Ms. 883 à 6 Ms. 380	894 à 1 Ms. 160	425 à 558

Kurserne paa England, Frankrige og Tydskland angaar Bankpapirer paa 90 Dages Sigt. De paa Portugal, Forenede Stater og Italien angaar 3 Dages Sigt. Vil man angive Middelkursen paa England for de seneste Aar, bliver denne for 1892 ca. 11.94, d, 1893 ca. 11.56 d, 1894 ca. 10.09 d, 1895 ca. 9.90 d og for 1896 ca. 9.02 d.

Da Trafiktjenesten paa Statens Jernbaner, særlig den fra Rio de Janeiro udgaaende Estrada de Ferro Central, blev stedse slettere, og det viste sig, at der baade manglede duelig Drift, Paapasselighed og Kontrol, besluttedes at bortforpagte disse Baner, for saaledes at erholde bedre Trafik og at tilveiebringe kontante Hjælpekilder. Det er Tanken, at europæiske Konsortier (eller nordamerikanske) her skulde komme ind. Afgjørelse af Spørgsmaalet kan dog først ventes henimod 1898.

Et Spørgsmaal, der saalænge Kystfarten endnu var aaben, ogsaa interesserede Udlandet, blev løst i Aarets Løb. Enkelte Stater havde ment sig

berettigede til at paalægge Indførselstold paa Varer, der indførtes til dem fra de andre Stater i Brasilien. Da kun Unionen kan paalægge Indførselstold, forelaa her Bestemmelser, der kunde begunstige Separatisme og i alle Fald kun skabte Vanskeligheder for Handelsforbindelserne. Spørgsmaalet indbragtes for Høiesteret og afgjordes derhen, at de enkelte Stater ikke kunde paalægge saadanne Indførselsafgifter. Derimod kunne de paalægge Udførselsafgift, ligegyldigt, om Varen gaar til Udlandet eller til anden brasiliansk Stat.

Importhandelen var, som nævnt, snarere slap og tilbageholden. Vi skulle som sædvanlig nærmere nævne nogle Artikler, der havde særlig Betydning for vor Handel og Fragtfart.

Klipfisk. Importen af denne Vare udgjorde 94 421 Kolli og 50 305 Kasser mod 66 052 Kolli og 76 544 Kasser i 1895. Der forelaa altsaa i 1896 en Øgning af 28 369 Kolli, og Formindskelse af 26 239 Kasser. Ved Aarets Slutning i 1896 var der paa Lager i Rio de Janeiro: 27 000 Kolli. Kassefisken kommer fra Norge. De ovennævnte 94 421 Kolli fordelte sig saa, at 68 888 var Bøtter og Tønder, der kom fra Canada, og 25 533 var fra forskellige Steder og i forskellige Emballager. Prisen var i Begyndelsen af Aaret 45 à 50 ¤ for Bøtter (Canadafisk) og 43 à 47 ¤ for Kasse (norsk Fisk), og var ved Aarets Slutning 43 à 50 ¤ for Bøtter og 49 à 52 ¤ pr. Kasse.

Tjære. Indførselen var 752½ Fade mod 1 359 Fade i 1895. Prisen var fra 49 til 58 ¤ pr. Fad.

Stenkul. Indførselen steg betydeligt i det forløbne Aar, nemlig til 575 308 Tons mod 462 742 Tons i 1895.

Øl. Der ankom 7 270 Kasser mod 54 263 i 1895. Denne uhyre Nedgang i Indførselen skyldes dels de store Lagere fra forrige Aar, dels de nyanlagte store Bryggerier i den brasilianske Hovedstad. Priserne var for dansk Øl 70 à 71 ¤ pr. Kasse, for engelsk 24 à 25 ¤ pr. Dusin, for tysk Øl 64 à 69 ¤ pr. Kasse.

Cement. Der ankom 158 799 Fade mod 138 840 i 1895. Mærkerne var engelske, franske og tyske. Prisen var fra 10 til 17 ¤ pr. Fad, alt efter Kvaliteten.

Smør. Der indførtes 57 738 Kasser mod 68 182 i 1895. Varen bar franske, italienske, danske og amerikanske Mærker. Den har allerede at konkurrere med brasiliansk Smør. Priserne paa det europæiske Smør vexlede mellem 2 ¤ 280 og 2 ¤ 740 pr. Æske.

Trælaster. Af svensk (og delvis norsk) Trælaster ankom der i Aarets Løb 32 655½ Dusin mod 27 637 Dusin i 1895. Priserne vexlede, men sluttede henimod Nytaar med 67 à 68 ¤ for hvid og 74 à 75 ¤ for Dusin for rød. Importen var livligst i Januar og September. Importørerne var:

Chr. Hecksher & Co.	13 270 ¹⁰ / ₁₂	Dusin
Companhia Geral	9 358 ¹⁰ / ₁₂	—
de Commercio & Industria	4 044 ⁴ / ₁₂	—
Ferraz Sobrinho & Co.		
F. P. Passos	2 208 ² / ₁₂	—
Companhia Luz Stearica	2 079 ¹ / ₁₂	—
Ornstein & Co.	712	—
Viuva W. Guimaraes & Co. . . .	582	—
C. W. Gross & Co.	396 ¹⁰ / ₁₂	—

Indførselen af amerikansk Trælast øgedes med Ialt 23 430 679 Fod. Der ankom af Pitchpine 40 738 009 Fod, af Whitepine 6 271 587 Fod og Spruce 5 044 671 Fod. Indførselen af amerikansk Last i de sidste 4 Aar har været: i 1892 25 101 453 Fod, 1893 32 863 984, 1894 23 786 143 og i 1895 28 623 588 Fod.

Fyrstikker. Et betydeligt Fald var at mærke i Indførselen af denne Artikel. Der ankom nemlig kun 2 154 Kasser mod 25 864 Kasser i 1895. Det maa dog bemærkes, at hertil ikke alene bidrog den stigende indenlandske Fabrikation, men ogsaa de betydelige Lagere fra forrige Aar. Prisen var i Aarets Begyndelse 390 à 400 § pr. Kasse, i Juni 345 à 370 §, i December 398 à 400 Milreis.

Salt. Tilførselen af indenlandsk Salt var større end Aaret iforveien (over 5 Millioner Liter mere.) Af udenlandsk Salt tilførtes ogsaa betydelige Kvanta. Prisen var for udenlandsk Salt 1 § 200 til 2 § 500 pr. 40 Liter, for indenlandsk 1 § 200 til 2 § 000 for samme Kvantum.

Brasilianske Produkter: Kaffe. I Aarets Begyndelse ankom til Rio de Janeiro Marked kun smaa Forsendelser, i de tre første Maaneder ca. 375 000 Sække. Prisen holdt sig derfor høi, for No. 7, à 21 § 000 pr. Arroba (15 Kg.). Imidlertid viste der sig i Udlandet Tegn til, at Prisen vilde synke, dels fordi man imødesaa stor Tilførsel fra Brasilien, dels fra de øvrige kaffeproducerende Lande. Frygten for den store Tilførsel fra Brasilien var dels fremkaldt ved stadige lokale Rapporter i Pressen om en ualmindelig stor Høst, dels ved Udtalelser herom inden Foreninger af Fazenda-Eiere. Frygten fandt en vis Bekræftelse, da 5 kaffeproducerende Stater, Rio de Janeiro, Sao Paulo, Minas Geraes, Bahia og Espirito Santo fastslog Nødvendigheden af at udvide Markedet for Kaffe og begynde Propaganda herfor i Rusland, de skandinaviske Lande, Italien og Østerrig. Kjøberne saavel i Rio som i Udlandet stillede sig saaledes forsigtige og tilbageholdne. Samtidig gjorde den økonomiske Stilling, at Fazendaerne trængte Penge, men kun med Vanskelighed kunde reise disse. De, der maatte sælge sin Kaffe, nødtes til at afhænde den billigt. Priserne faldt saaledes efterhaanden til 13 § 500 pr. 15 Kg. for No. 7 i Aarets tre sidste Maaneder. Dette foranledigede Klager fra Fazendaerne til Regjeringen med Bøn om Hjælp for Landbruget. Dette hidførte atter Opfordringer til Landbruget, Spørgsmaal, hvorfor der blot skulde dyrkes Kaffe, naar sikker og lønnende Afsætning kunde have ogsaa for Ris, Alfalfa, Mais, Poteter etc. Der blev i 1896 fra Rio de Janeiro udskibet 2 923 905 Sække, hvoraf 171 342 til brasilianske Havne og Resten til Udlandet. Der gik til nordamerikanske Havne 1 843 438 Sække. Til europæiske Havne 712 124 Sække. Mellem disse staar Hamburg høiest med 204 526 Sække, derpaa Marseille med 100 359 Sække. Til Kjøbenhavn sees udskibet 59 902 Sække; Stockholm 1 175, Gøteborg 250 og til Kristiania 125 Sække. Til Sydafrika, Laplata-Landene og Chile udskibedes endvidere 197 001 Sække.

Da der stadig er Forespørgsel om Kaffeexportører, hidsættes Navnene paa de vigtigste Exportfirmaer:

Rio de Janeiro.

Arbucle Brothers.	Norton Megaw & Co.	Cunha Freire Primos.
Ed. Johnston & Co.	Rich. Riemer & Co.	Faria Cunha & Co.

August Leyba & Co.	Frank Norton & Co.	I Poncy & Co.
Hard Rand & Co.	Zenha Ramos & Co.	Sequeira & Co.
Wille Schmilinsky & Co.	Karl Krische.	Aretz & Co.
W. E. Mc. Langhlin & Co.	Ornstein & Co.	Dias, Pereira, Almeida
I. W. Doane & Co.	I. W. Purchas.	& Co.
Karl Valais & Co.	Pecher & Co.	Mello Lacerda & Co.
Steinwender Stoffregen	Robillard Braga & Co.	Roberts de Conto & Co.
& Co.	P. S. Nicolsnn & Co.	John Moore & Co.
Gustav Trinks & Co.	Pierre Pradez.	F. G. Figueira.
Levering & Co.	August Leyba & Co.	

Santos.

Gøtz Hayn & Co.	Nossack & Co.	Julian Haugnitz.
Ed. Johnston & Co.	Steinwender Stoffregen	Hafers & Co.
Naumann Gepp & Co.	& Co.	A. Trommel & Co.
Karl Valais & Co.	Hollworthy Ellis & Co.	August Leyba & Co.
Th. Wille & Co.	Henry Wøltje & Co.	Lewering & Co.
Joao F. de Lacerda & Co.	Zerrenner Bülow & Co.	J. W. Doane & Co.
Hard Rand & Co.	Rose & Knowles.	Frank Norton & Co.
Arbuckle Brothers		

Bomuld. Der ankom til Rio i 1896 124 875 Baller mod 131 265 Baller i 1895. Prisen for den bedste Bomuld fra Pernambuco varierede mellem 12 ø 600 og 13 ø 500 pr. 10 Kg. Den ankomne Bomuld fordelte sig paa følgende Afskibningssteder: Pernambuco (64 586 Baller), Parahyba (23 399 Baller), Ceará (9 821 Baller), Assú og Mossoró (9 875 Baller), Penedo (8 695 Baller), Sergipe (7 157 Baller), Maceio (1 342 Baller). Fra Bahia kom dette Aar intet. Denne Bomuld forbruges dels i Spinderierne ved Rio, dels skibes den til Udlandet. De vigtigste Huse i Rio de Janeiro, der beskjæftiger sig med denne Artikel, er: Gepp & Edwards, C. W. Gross & Co., C. Castello Bronco & Co., Aug. Lenba & Co., A. J. de Oliveira Maia, Marinho Prado & Co., Azevedo Braga Pinho & Co.

Sukker. Der indførtes til Rio de Janeiro i 1896 1 209 561 Sække. Prisen var fra 480 til 620 Rs. for det bedste Sukker (uzinas) og lavere forholdsvis for de fire ringere Sorter crystals, 3as sortes, somenos og moscavos. De vigtigste Firmaer, der beskjæftiger sig med denne Vare, er: Companhia Central de Brazil, Companhia Commercio Nacional, Zenha Ramos & Co., Saraiva, Gracie & Co., Azevedo, Braga, Pinho & Co., C. W. Gross & Co.

Indvandring. I Aarets Løb er der gjort den store Forandring, at Unionen ikke har mere med Immigrationsvæsenet at gjøre, men det er overladt til hver Stat selv baade at slutte Kontrakter med Immigranter og at sørge for disses Modtagelse. Herved bliver det vanskeligt at sige hvor mange Immigranter der om Aaret ankommer til dette Land. Pará, Minas Gerals samt Rio de Janeiro har sat en ivrig Propaganda i Værk i Europa for at hidkalde en regelmæssig Indvandring og have ansat egne Agenter til dette Øiemed.

Sundhedstilstanden var i 1896 nogenlunde god. Baade i Rio de Janeiro, Bahia, Santos og Pará forekom Febertilfælde, men uden foruroligende Karakter. I Pernambuco samt i Rio Grande do Sul optraadte Smaakopper. I Aarets Slutning toges i Rio de Janeiro forskellige Forsigtighedsregler for at forebygge Udbrud af Epidemier af gul Feber. Forskellige Læger interesserer sig fremdeles i Studier til dennes Bekjæmpelse. Resultater er tildels opnaaede med Serum-Vaccine. Med Spænding imøde-sees Offentliggjørelsen af Resultaterne af Dr. Sanarellis Undersøgelser. Denne, en italiensk Læge, ansat i Montevideo, og som her i Rio studerede den gule Feber praktisk, siges at have opdaget Sygdommens Aarsager og Midlet til dens Bekjæmpelse, men Efterretningen modtoges dog her fremdeles med nogen Tvivl.

Iver Bolstad.

Sydney.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra fremmede Lande til Hovedstationen	20	22 768	9	8 251	29	31 019	-	-	5 872
” fremmede Lande til Vi- cekonsulsstationerne	7	8 220	30	31 334	37	39 554	-	-	116
Ialt	27	30 988	39	39 585	66	70 573	29	40 878	5 988
II. Afgaaede.									
Til fremmede Lande fra Hovedstationen	24	28 095	5	3 641	29	31 736	-	-	9 660
” fremmede Lande fra Vi- cekonsulsstationerne	38	40 887	-	-	38	40 887	-	-	16 534
Ialt	62	68 982	5	3 641	67	72 623	30	42 878	26 194

Af svenske Skibe ankom 2 dr. 841 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen £ 92. 5. 6, ved Vicekonsulstationerne £ 121. 19. 5, hvoraf tilfaldt Konsulen £ 60. 19. 9. Af svenske Skibe ved Hovedstationen £ 2. 18. 11. Expeditionsafgifter norske £ 17. 9. 0, svenske £ 23. 11. 6.

Aarsberetning dateret 20 Marts 1897.

Uagtet megen Modgang har dog Aaret i det Hele vist Fremgang og Velstand, især paa Grund af Toldens Borttagelse først i Aaret, hvilket betydelig har ophjulpet Affærsforholdene uagtet den svære Tørke, som netop ophørte ved Aarets Indtræden og reducerede Antallet af Koloniens Faar til 9 360 000, Kvæg til 395 000, Heste til 30 000 og Svin til 50 000. Ikke blot aftog al Uldafkastning, men dens Kvalitet forværredes betydelig paa Grund af Tørken, som ogsaa ødelagde Smørexporten og reducerede Talgexporten. Det er ikke formeget sagt, at denne Tørke formindskede Koloniens Export med $2\frac{1}{2}$ Million £, hvorimod Importen af de nødvendige Fødemidler tiltog med £ 1 Million. Lægges hertil den langvarige Strike, som ved Aarets Begyndelse opstod paa Koloniens største Kulfeldt og betydelig skadede Handelen i de tre første Maaneder, havde Kolonisterne ved Begyndelsen af 1896 just ikke lyse Forhaabninger, især hvis man dertil føier den pludselige og stærke Stigning, som siden opstod paa Londons Pengemarked paa Grund af den da raadende Spænding mellem England og Amerika. Aaret var dog tilfredsstillende. Koloniens Høst var den største i hele Australien, Ulden solgtes til god Pris og skjøndt Exporten deraf var mindre end i 1895, var Værdien deraf større. Store Omraader er optaget og Handelen mellem Kolonierne er uhyre forøget. Grubeindustrien er ogsaa tiltaget, ligesaa Jernbanernes Indtægter og Bankernes Omsætninger.

Importen er tiltaget betydeligt, over 22 pCt., hvoraf 1 Mill. £ kan tilskrives større Import af Fødevarer, især Korn, og 1.7 Mill. £ den store Import af Varer efter Ophævelse af Toldsatser. Værdien af Importen til Sydney i 1896 var:

Klædesvarer etc. £ 3 265 056, Øl 216 181, Skotsøi 369 232, Cement 47 518, Kaffe 25 494, Kobbermynt 2505, Guldmynt 127 775, Kobber 887, Copra 67 179, Kemiske og medicinske Varer 339 710, Stentøi 140 196, explosive Stoffe 83 754, Galanterivarer 122 073, Fisk 94 830, Lin og Hamp 20 609, Mel 406 095, Møbler etc. 212 277, Galvaniseret Jern 204 471, Umyntet Guld 1866 098, Jernmanufakturvarer 987 249, Horn, Ben, Hove etc. 15 427, Jern og Staal 231 621, Juveler 209 847, Jutevarer 127 396, Læder 75 809, Levende Kvæg 42 904, Maskiner 522 961, Malt 77 820, Musikinstrumenter 76 388, Fotogén og Oljer 835 988, Opium 34 017, Ores 254 049, Farvemateriel 287 893, Takjærn 72 297, Grøntsager og Foderstoffer 1342 561, Jernbanemateriel 117 971, Ris 68 359, Sølv 3 690, Skind og Huder 287 241, Sadelmagerverer 58 169, Sprit 300 287, Papirvarer og Bøger 508 878, Sukker 147 499, The 284 056, Trælast 224 440, Tin 57 410, Tobak og Cigarer 212 487, Vox 8 791, Vin 54 658, Uld 898 708, Diverse 168 164. Total Import £ 16 671 335.

Priserne tiltog i det Hele. Følgende Opgave viser de gjældende Priser paa de fornemste Importartikler:

Hvede 4 sh. 9 d pr. Bushel, Mel £ 13 pr. Ton, Sukker £ 21 pr. Ton, Korinter $3\frac{3}{4}$ d pr. lb., Harpix £ 6. 10 pr. Ton, Kerosin 1 sh. 1 d pr. Gal., Terpentin 2 sh. pr. Gal., Galvaniseret Jerntraad No. 8 £ 8. 10 pr. Ton, Galv. Do. No. 10 £ 9 pr. Ton, „Barbed Wire“ £ 12 pr. Ton, Galvaniserede Jernplader £ 15. 15 pr. Ton, Cement 10 sh. 6 d pr. Tønde, Jern

(Stang) £ 7. 17. 6 pr. Ton, Preserveret Melk £ 1 pr. Box, Fyrstikker 12 d pr. Gros, Borestaal £ 15 pr. Ton.

Kolonien's Export aftog betydeligt i Kvantitet, især af Uld, Talg og Smør. Prisstigningen paa nogle af de fornemste Exportartikler indvirkede dog saa gunstigt, at Værdien af Aarets Export med Fordel kan sammenlignes med tidligere. Exporten fra Sydney var:

Manufakturvarer £ 230 111, Antimon 500, Øl 18 305, Skotøi 41 757, Smør 92 061, Kul 65 727, Kaffe 4 788, Kobbermynt 1 075, Guldmynt 3 523 376, Kobber 164 386, Copra 76 134, Kemiske og Medicinalvarer 81 402, Stentøi 18 356, Galanterivarer 16 415, Mel 206 002, Møbler etc. 32 094, Galvaniseret Jern 125 733, Umyntet Guld 356 094, Jernmanufakturvarer 225 489, Horn, Ben, Hover etc., 31 300, Jern og Staal 33 922, Juveler 23 306, Jutevarer 47 730, Læder 329 856, Levende Kvæg 36 552, Maskiner 115 889, Manua 36 285, Kjød 378 086, Musikinstrumenter 14 208, Fotogén og Oljer 129 088, Ores 165 511, Farver og Oljer 61 105, Bly 20 186, Grønsager og Foderstoffer 169 968, Ris 9 683, Shale 32 502, Sølv 36 638, Skind og Huder 528 142, Sprit 43 515, Papirvarer og Bøger 79 675, Sukker 75 057, Talg 463 775, The 75 362, Træløst 45 874, Tin 147 980, Tobak og Cigarer 65 793, Vin 14 898, Uld 6 865 535, Diverse 59 279. Total Export 15 406 605.

Priserne paa Uld sidst i 1896 var følgende:

Beskrivelse.	Superior.		God.		Middels.		Daarlig.	
	d.	d.	d.	d.	d.	d.	d.	d.
„Greasy fleece“	8 $\frac{1}{2}$	til 11 $\frac{3}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	til 8 $\frac{3}{4}$	6 $\frac{1}{4}$	til 7	4 $\frac{3}{4}$	til 6
„ — lambs“	8	- 11 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	- 7 $\frac{3}{4}$	5 $\frac{1}{2}$	- 7	3 $\frac{3}{4}$	- 5 $\frac{1}{4}$
„ — pieces“	7	- 8 $\frac{1}{4}$	6	- 6 $\frac{3}{4}$	5	- 5 $\frac{3}{4}$	3 $\frac{1}{2}$	- 4 $\frac{3}{4}$
„ — bellies“	5 $\frac{1}{2}$	- 6 $\frac{1}{2}$	4 $\frac{1}{2}$	- 5 $\frac{1}{4}$	3 $\frac{3}{4}$	- 4 $\frac{1}{4}$	2 $\frac{3}{4}$	- 3 $\frac{1}{2}$
„ — crossb.“	8 $\frac{1}{4}$	- 10 $\frac{1}{2}$	7 $\frac{1}{4}$	- 8	6 $\frac{1}{4}$	- 7	5	- 6
„Scoured fleece“	15	- 15 $\frac{1}{2}$	13 $\frac{1}{4}$	- 14 $\frac{3}{4}$	12	- 13	10 $\frac{3}{4}$	- 11 $\frac{3}{4}$
„ — pieces“	12	- 13 $\frac{3}{4}$	10 $\frac{3}{4}$	- 11 $\frac{3}{4}$	9	- 10 $\frac{1}{2}$	8	- 8 $\frac{3}{4}$
„ — bellies“	11	- 12 $\frac{3}{4}$	9 $\frac{3}{4}$	- 10 $\frac{3}{4}$	8 $\frac{3}{4}$	- 9 $\frac{1}{2}$	7	- 8 $\frac{1}{2}$
„ — locks“	8 $\frac{1}{2}$	- 11 $\frac{1}{4}$	7 $\frac{1}{4}$	- 8 $\frac{1}{4}$	6 $\frac{1}{2}$	- 7	5 $\frac{1}{4}$	- 6 $\frac{1}{4}$
„Washed fleece“	Intet Offer							

Af følgende Tabel fremgaar, at Priserne paa Kjød hersteds, sammenholdt med Priserne i London var lave. Dette beror for en stor Del paa den Konkurrence, Kolonien har i Sydamerika:

	Medium Faarekjød.		Medium Oxekjød.	
	London.	Sydney.	London.	Sydney.
	pr. Cwt.	pr. Cwt.	pr. Cwt.	pr. Cwt.
Januar	21/6	19/4 ¹ / ₂	20/3	18/3
Februar	22/	19/6	20/6	18/3
Mars	21/3	19/6	19/9	18/
April	21/	19/	19/6	17/3
Mai	20/	19/	18/6	17/3
Juni	18/9	16/4 ¹ / ₂	17/3	15/8
Juli	18/9	16/8 ¹ / ₂	17/3	15/8
August	18/	16/3 ¹ / ₂	16/3	14/3
September	19/	16/3 ¹ / ₂	16/6	14/9
Oktober	20/6	16/8	18/9	14/10 ¹ / ₂
November	19/6	17/3	17/9	14/1 ¹ / ₂
December	20/	16/11	18/3	15/3

At faa Koloniens Smør ind paa Londons Marked har været et meget efterstræbt Maal hos herværende Meierieiere og Smørexportører; men uagtet alle Forsøg paa at opnaa samme Kvalitet som deres Konkurrenters Mærker paa dette Marked, er det endnu ikke lykkedes synderlig, og i 1896 var Prisen paa Koloniens Smør i Gjennemsnit betydelig under London Noteringerne. Saaledes stod f. Ex. bedste Sydney Smør i 74 sh. 8 d pr. Cwt, hvorimod bedste London Faktori Smør samtidig noteredes til 105 sh. pr. Cwt.

Kolonisterne hersteds har i den sidste Tid rettet sin Opmærksomhed temmelig meget paa Exporten af Australiens haarde Træsarter, og i det forløbne Aar tiltog Exporten med 50 pCt. mod i 1895, og ventes det, at dette i 1997 vil blive fordoblet. Nye Afsætningssteder aabnes efterhaanden, ikke alene i England, men paa Kontinentet i Europa, i Sydamerika og de forenede Stater. Koloniens saakaldte „hardwood“ er meget anseet, og Prisen derpaa for Tiden ca. £ 10 pr. 1 000 feet leveret cif London. „Hardwood“ benyttes mest til Brolægning.

Skibsfart. Herværende Lodstaxt er forandret i Aaret, som fremgaar af vedlagte Uddrag af „Navigation Act 1871—1896“.

Newcastle (fra Vicekons. Wallace). Kulindustrien viste i Aaret forøget Aktivitet, men dette forandredes ved Arbejdernes Strike fra 27 April til 20 Juli, da de atter optog Arbeidet paa de af Eierne tilbudte Betingelser, der var noget lavere end de Lønninger, der gjaldt før Streiken. Senere har Kulhandelen været livlig og Udbyttet var noget større end i 1895.

En Ting, der har vakt endel Opmærksomhed og meget skadet vor Kulhandel, er Ophedning og Ild i nogle Ladninger under Transporten til fremmede Havne, og Assurandørerne har forøget Præmien for Skibe saaledes, at de næsten hindres fra at acceptere Certepartier fra denne Havn. Flere Theorier er fremsat som Grund for det indtrufne, men ingen positiv Forklaring kan gives om Aarsagen til denne pludselige og hidtil næsten ukjendte Kilde til Fare. Faktum er, at flere Ladninger har fattet Ild, og Sagen er nu i Hænderne paa en Regjeringskommission, som optager Forklaringer over denne Plage og derefter vil afgive Indberetning derom. Man mener i Almindelighed, at ingen bestemt Grund kan gives, og enhver Slutning, hvortil man maatte komme, vil kun blive en Formodning om den oprindelige Aarsag. Der er taget Skridt til at udslette det Stigma, der er paaført vore Kul og at faa Assurandørerne til at opstille nøjagtig Statistik for at man kan faa væk de prohibitive Satser, der nu gjælder for Kulladninger fra dette Centrum.

Et stort Anlæg til Behandling af Sulphide Ore (Ashcrofts Proces) er anlagt. 500 Ton Malm kan behandles ugentlig, hvorved ca. 1 500 Mand vil blive sysselsat.

Exporten af levende Kvæg har været livlig. Til Vestaustralien udføres for £ 24 000. Ligesaa har Handelen med New Caledonia været livlig. Der gaar nu et Antal Dampskibe regelmæssig i denne Fart til Vestaustralien.

Af Kul produceredes $2\frac{1}{2}$ Mill. Ton. Priserne var fra 5 sh. 9 d—8 sh., men en virkelig god Kvalitet kan faaes for 7 sh.—7 sh. 3 d pr. Ton.

Exporten af Uld var 53 409 Baller til Værdi £ 574 484. Havnebekvemmelighederne er forbedret og Kaileilighederne er ligesaa gode som i andre Uldcentrer.

Det australske Chilling & Freezing Company har været i Gang i Aaret, skjøndt Tørken til sine Tider var til Hinder for Exporten af frosset Kjød. Der slagtedes 258 000 Faar og Lam og 7 800 Hornkvæg, hvoraf lbs. 10 336 851 Kjød blev frosset og udført til Londons Marked. Værdien deraf var £ 64 397. Derhos har Selskabet afskibet 4 757 Kasser komprimeret Beef og Mutton og 1 035 Boxer frosne Nyrer. De andre Produkter er 1 026 Ton Talg, 458 Benstøv, 80 Ton Blodgjødning og 12 975 Dusin Tins preserveret Kjød, hvilket Alt solgtes med Fordel. Anlæggets Værdi er fordoblet og man venter iaar en god Omsætning.

Af Smør produceredes 1 126 720 lbs. til Værdi £ 48 000, hvoraf udførtes til London lbs. 134 400.

Havneforbedringer. I Aarets Løb har endel Mudderapparater af forskelligt Slags stadig været i Arbeide med at holde Vanddybden inden den fornødne Grændse, og en uhyre Mængde Mudder er ført til Søen. Paa Bagsiden af Dæmningen er 15 Acres Land optaget ved Sandpumperne og hævet til konstant Niveau ved Ballast udlosset fra Skibene. I Stockton er ogsaa

optaget ca. 10 Acres. Uldhavnepladsene ved Østenden af Queens wharf er udvidet til 34 Fod og giver saaledes i en Længde af 720 Fod tilstrækkelig Bekvemmelighed for de store Dampskibe, der nu besøger Havnen for denne Trafik. Udgiften ved denne Forbedring var £ 5 000. I Stockton er anbragt to Ballastpladse og 2 Sæt Fortøjiningsbøier. Lidet er udrettet til Forbedring af Indløbet til Havnen udenfor forberedende Arbeider, som nødvendige Jernbaner, Aabning af Stenbrud og Tilveiebringelse af Material til Udvidelse af Bølgebryderne. Dette er nu fuldført, og Arbeidet vil snart begynde.

Fragter. I Aarets 1ste Kvartal var alle Fragter lave, og Efterspørgselen paa Tonnage ringe. Fra April til Juli ophørte Befragtning næsten ganske paa Grund af Streiken; senere blev endel Fragter afsluttet. Efter nogle Maaneders Forløb gik atter Fragterne ned og forblev nominelle til Aarets Slutning. De fleste Fragter for denne Havn sluttes nu i England, hvor samme Vilkaar kan faaes, som hvad der tilbydes her.

Lodsning. Efter nogle Aars stadige Ansøgninger har Regjeringen tilsidst nedsat denne Post i vore Havneudgifter ved en Lov, der udkom i Oktober. De nu beregnede Satser er 1 d pr. Ton Indgaaende for Skibe, der ankommer i Ballast, og 2 d for Lodsning til Søen. Dog har Skibe, der kommer med Ladning ombord, at betale 2 d pr. Ton hver Vei. Dette er en meget nødvendig Reduktion, der udelukkende skyldes stadig Agitation af de i Skibsfarten Interesserede. De nye Satser traadte i Kraft den 1ste November.

Ophævelsen af Værditolden og Nedsættelsen af Havneafgifterne har medført adskillig Nedgang i de offentlige Indtægter.

C. A. Falstedt.

Cagliari.

Aarsberetning dateret 19 Mai 1897.

Norske Fartøier.	Med Ladning.				I Ballast.				Tilsummen.		Brutto- fragter. Kr.
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.				
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	
I. Ankomne.											
Fra Norge til Hovedstationnn .	1	358							1	358	4 468
- andre Lande til Hovedstationen	1	320	3	1 972	1	1 225	1	1 277	6	4 794	22 377
Ialt	2	678	3	1 972	1	1 225	1	1 277	7	5 152	26 845
II. Afgaaede.											
Til Norge fra Hovedstationen .	1	320							1	320	540
- andre Lande fra Hovedstationen	2	1 583	1	1 277			3	1 972	6	4 832	36 628
Ialt	3	1 903	1	1 277			3	1 972	7	5 152	37 168

Til Distriktet ankom 1 svensk Fartøi dr. 2 228 Tons, deraf 1 Dampskib dr. 2 228 Tons.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Kr. 327 16, af svenske ved Do. Kr. 141.48, ialt Kr. 468.64.

Skibsfart. De forenede Rigers Skibe har ogsaa ifjor deltaget kun i ubetydelig Udstrækning i Skibsfarten paa Cagliari, hvilket imidlertid tør antages at skrive sig fra en aftaget Export af Salt til Østersøen.

Indførsel. Den direkte Import fra de forenede Riger bestod blot af en Ladning Is fra Norge og en do. Træmasse fra Sverige. Importen af andre Varer som Jern, Tjære, Beg og Fisk skedde indirekte over Italiens Fastland i smaa Partier.

Udførsel. Den direkte Export til de forenede Riger vedblev at være ubetydelig af andre Produkter end Salt, hvis Udskibning til Østersøen, som ovenforsagt, er ogsaa formindsket og indskrænket til ca. 40 000 Tons.

Handelsrørelsen opviser i det forløbne Aar et utilfredsstillende Resultat, hvilket har sin Grund i forskjellige for Sardinien uheldige Industri-forholde. Omsætningen med fremmede Lande viser, sammenlignet med Aaret 1895, en Aftagen saavel i Indførselen som Udførselen.

Salt. Heraf indhøstedes ca. 150 000 Tons af god Beskaffenhed. Prisen varierede mellem 8 à 10 frcs. pr. Ton af 1 000 Kg. ved Siden af Fartøiet.

Samtlige Omkostninger, som paahviler Skibene, indtil Saltet er ombord beløber sig til Lire 0.55 pr. Ton.

Landbruget. Afvigte Aars Grøde var, for Hvede vedkommende, bedre i Kvalitet og Kvantitet end det foregaaende Aar og anslaaes for Sardinien ialt til 754 232 Hektoliter.

Vinhøsten led i det forløbne Aar af *Peronospera* og var derfor uheldig. Priserne var desuden høje og Efterspørgselen meget indskrænket, da billigere Offerter indgik fra Sicilien.

Grubedriften. Ligesom i foregaaende Aar viser Produktionen af Malm ogsaa ifjor en betydelig Nedgang. Der udførtes fra Sardinien kun 148 208 Tons Malm mod 152 550 Tons i 1895 og 155 565 Tons i 1894. Driften sysselsatte 10 000 Arbeidere.

Kvæg. Udførselen af Hornkvæg har i Aarets Løb været af større Betydning end i 1895. Circa 55 000 Oxer og Kvier udskebdes til Sicilien og Italien.

Tunfiskfangsten var ogsaa ifjor tarvelig. Udslibning af Tun nedlagt i Olie var ca. 1 000 000 Kg.

Fragter. Kulfragterne fra England holdt sig mellem 6 à 7 sh. pr. Ton og Saltfragterne til Østersøen mellem 11 à 12 frcs. pr. Ton.

Vexelkurserne have fluktueret mellem Lire 26.50 og 27 pr. £ 1 og Lire 105—107 pr. frcs. 100.

P. Pernis.

Eskefjord (Island).

Beretning fra Vicekonsulen, hidsendt fra Generalkonsulen i Kjøbenhavn.

Det forløbne Aar 1896 har været et temmelig daarligt Fiskeaar baade hvad Torske- og Sildefiskeri angaar. I det Hele blev der fisket ca. 25 Tusinde Tønder Sild, hvoraf en stor Del i Aarets første Maaneder, hvilket er et daarligt Resultat i Sammenligning med de foregaaende Aars Udbytte, som var saa rigeligt, at Fiskeriet for en Del kun blev indskrænket paa Grund af de lave Priser saaledes, at de fleste holdt op med at fiske, skjøndt der var megen Sild i Fjorden, især slog Vinterfiskeriet i November og December fuldstændig fejl. I dette Aar har der endnu næsten intet Fiskeri været før lige i de sidste Dage noget Torskefiskeri, men da der er gode Udsigter, megen Hval og Fugl udenfor Kysten, haaber vi paa en god Sommer for Fiskeriet.

Begrundet paa de uheldige Forhold paa Sydlandet, især i Faxebugten, i det forløbne Aar, hvor Fiskeriet fuldstændig er slaaet feil, rimeligvis alene forårsaget ved det ødelæggende Trawlfiskeri, som næsten udelukkende drives af Englændere, har en Mængde Fiskere derfor søgt Erhverv her paa Østlandet, de fleste dog kun for Sommeren, som Fiskere paa Part eller Maanedspenge, i Fjor var der saaledes ca. 1 300 Mand, som søgte hertil, hvoraf kun en liden Del har taget fast Ophold her. Følgen af denne Indvandring har været baade god og uheldig, den gode Følge er et forøget Fiskeri og Udfoldelse af mere Energi fra de stedlige Fiskeres Side, den uheldige Følge derimod har været en Spekuleren i ved forøget Arbeidskraft, at tjene saa meget som muligt, hvorved Maanedshyren for Fiskerne er stegen meget, og da Fiskeriet ikke blev saa rigeligt, som var ventet, har Foretagendet ikke betalt sig.

I Anledning af disse uheldige Forhold har der været forsøgt at lave Vedtægter om ens Hyrebetingelser, men det er tvivlsomt hvorvidt de kan blive gennemførte; disse Forsøg paa at tvinge Hyren ned, have efter hvad der meddeles fra Sydlandet været Aarsag til, at der i Aar søger flere Fiskere derfra til Vestlandet end ellers og færre hertil.

Hvad Østerlandet angaar, da er det et Held for det, at en stor Del af det, den midterste Del i Særdeleshed, ikke er heldigt Terrain for Trawlfiskere paa Grund af den ujevne Bund, og da de fiskerigeste Fjorde som Faskrudsfjord, Reydanfjord med Eskelfjord, Nordfjord, Mjøfjord og Seydisfjord er beliggende paa den Del af Kysten, kan disse Vandaler ikke skade os saa meget som Sydlandet, omendskjønt de gjør stor Skade her ogsaa ved at stoppe og ødelægge Fiskestimer, der kommer sydfra langs med Landet, ved Trawling i Myre- og Lønsbugt. Krydseren „Heimdal“, som er heroppe for at beskytte Territoriet imod ulovligt Fiskeri, gjør hvad den kan i den Retning, men det er vanskelig for et enkelt Skib at beskytte hele Landet og det vilde være heldigere at have flere smaa Dampere til at kontrollere Fiskerne. Da Torskefiskeriet i Fjordene her paa Østlandet væsentligst drives med Bakker (Langliner) tiltrænger Fiskerne altid Agn. Den bedste Agn ansees Sild for at være, og er det derfor et stort Fremskridt der er gjort i Løbet af de sidste Par Aar, at der nu i alle Fjorde er bleven bygget Ishuse.

Saaledes kunne Fiskerne, naar ikke fersk Sild haves, benytte frossen Sild, som bliver opbevaret i Kjølerum ved Ishusene.

Der bygges stadig flere og flere Ishuse og synes dette allerede at have havt nogen og i Fremtiden at kunne have betydelig Betydning for Fiskeriet.

Seiladsen her paa Østkysten har i de senere Aar taget et stort Opsving. Sidste Aar er den saaledes anløben af ca. 400 Skibe, hvoraf mange Dampskibe, f. Ex. 84 Dampskibe alene til Reydarfjord med Eskelfjord. Der har i adskillige Aar været arbeidet for at faa et Anduvningsfyr paa Kysten og har Sysselmanden i Eskelfjord nu samlet Oplysninger hos alle Dampskibsførere, der seiler til denne farlige Kyst og anse de Selø udenfor Reydarfjord for det heldigste Sted for et saadant Fyr, som foruden at tjene til Østkystens Beseiling tillige vil blive nyttigt for de Skibe, som skal til Nordlandet, da de anduve Østkysten, før de bøie nordpaa.

Dette Fyr vil komme til at have stor Betydning for Sildefiskeriet, som især drives om Vinteren, baade for Islænderne selv og ligeledes for Nordmændene, som jo hovedsagelig besørger Exporten af Silden, og er det at haabe, at denne Sag maa møde Velvilje hos den islandske Regjering, saaledes at den bliver fremmet saa hurtig som muligt. Naar Fyret er bygget er det Meningen at se at faa oprettet smaa Indseilingsfyr til de forskellige Fjorde.

Carl D. Tulinius.

Til min ærbødige Indberetning om Fiskeri og Seilads her paa Østlandet af Island af D. D. skal endnu føies:

1) Der har i de senere Aar været udført et betydeligt Antal levende Faar fra Island, ogsaa fra Østlandet, til England og Skotland, sidste Gang afvigte Efteraar. Nu er det imidlertid ved Lov bleven forbudt at indføre levende Faar til disse Lande. Faareexportørerne er herved satte i stor Forlegenhed. Der arbeides hen paa at bringe i Stand Faareimport i Frankrig, Belgien og Holland og eventuelt sende Faar til Jylland, for at Kjødet af dem fra Esbjerg kan sendes til England.

Hvilket af disse Projekter vil kunne gennemføres er endnu tvivlsomt.

2) Der er nu nogen Udsigt til at den længe ønskede Telegraftraad bliver lagt op til Island, maaske af „Store Nordiske Co.“, men er det dog endnu ikke sikkert og tvivlsomt om den bliver lagt til Østkysten, hvad vilde kuune faa megen Betydning for Sildefiskeriet.

3) I Faskrudsford er der oprettet en Konsularagentur, som er overdraget til min Søn, Carl A. Tulinius, som har et fast Handelsetablisement der, og er bosiddende der.

Der er i Aar, for fransk Regning, i Faskrudsford bleven bygget et mindre Hospital og opsendt dertil en katholsk Præst og to barmhjertige Søstre (Nonner). Faskrudsford anløbes aarlig af mange franske Fiskerskibe.

Indhold: Antwerpen S. 433. — Cagliari S. 477. — Eskefjord (Island) S. 478. — Rio de Janeiro S. 461. — Sydney S. 471.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.,

No. II. udgivet ved Departementet for det Indre.

1897.

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

New York.

Skibsfarten 1895.

Norske Fartøier.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen	-	-	6	5 290	6	5 290	-	-	-
- Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	-	-	28	25 134	28	25 134	-	-	-
- Sverige til Hoved- stationen	1	1 014	2	1 868	3	2 882	-	-	-
- Sverige til Vice- konsulsstationerne .	-	-	-	-	-	-	-	-	200
- andre Lande til Ho- vedstationen	197	112 332	27	18 201	224	130 533	-	-	33 634
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	667	304 685	390	316 926	1 057	621 611	-	-	28 908
Ialt	865	418 031	453	367 419	1 318	785 450	824	38 434	62 742
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen	3	2 856	-	-	3	2 856	-	-	2 940
- Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . .	7	6 165	-	-	7	6 165	-	-	5 963
- Sverige til Hoved- stationen	8	8 215	-	-	8	8 215	-	-	7 695
- Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . . .	5	3 924	-	-	5	3 924	-	-	7 369
- andre Lande fra Ho- vedstationen	112	76 433	111	51 727	223	128 160	-	-	33 692
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	821	519 746	258	172 848	1 079	642 594	-	-	597 186
Ialt	956	617 339	369	174 575	1 325	791 914	828	383 646	653 845

For Havari eller Ordre ankom 40 Skibe dr. 31 858 Ton. Af svenske Skibe ankom 81 dr. 55 879 Ton.

Skibsfarten 1896.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter Kroner.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen	-	-	2	1 697	2	1 697	-	-	-
- Norge til Vicekon- sulsstationerne . .	-	-	21	20 148	21	20 148	-	-	-
- Sverige til Hoved- stationen	1	1 088	-	-	1	1 088	-	-	42
- Sverige til Vicekon- sulsstationerne . .	-	-	2	2 231	2	2 231	-	-	-
- andre Lande til Hovedstationen . .	237	158539	35	34 407	272	192946	-	-	41 955
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	605	302123	478	424771	1083	726894	-	-	23 056
Ialt	843	463050	538	483254	1381	945004	874	527 010	75 053*)
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen	2	1 959	-	-	2	1 959	-	-	2 020
- Norge fra Vicekon- sulsstationerne . .	6	5 955	-	-	6	5 955	-	-	7 550
- Sverige fra Hoved- stationen	9	9 403	-	-	9	9 403	-	-	9 979
- Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . .	2	1 151	-	-	2	1 151	-	-	1 990
- andre Lande fra Hovedstationen . .	168	122394	91	55 851	259	179245	-	-	60 601
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	851	225818	260	129687	1111	755505	-	-	710 507
Ialt	1038	767680	351	185538	1389	953218	868	519 483	792 647

For Havari eller Ordre ankom 23 norske Skibe dr. 16 429 Ton. Af svenske Skibe ankom 59 dr. 44 047 Ton.

Antallet af de under 1896 ankomne norske Fartøier fordeler sig saaledes paa de forskjellige Havne inden Distriktet:

New York 275, dr. 195 731 Ton, Apalachicola 33, 18 425, Baltimore

*) Maanedesfragter for Dampskibe i Fart paa New York £ 93 057, Baltimore 11 962, Boston 14 729, Mobile 30 790, New Orleans 55 924, Philadelphia 30 489, Charlestown 1 341, Galveston 4 030, Pensacola 2 750, ialt 249 122.

51, 31 365, Beaufort 1, 1 799, Boston 57, 33 808, Brunswick 49, 31 693, Charleston 20, 16 887, Darien 19, 19 223, Galveston 26, 28 663, Mobile 196, 124 785, New Orleans 263, 133 650, Newport News 2, 2 958, Norfolk 9, 14 443, Pascagoula 25, 21 032, Pensacola 89, 88 738, Philadelphia 122, 73 809, Savannah 118, 92 041, Wilmington 26, 15 954, tils. 1 381 Fartøier, dr. 945 004 Ton.

Deraf Dampskibe: New York 230, dr. 157 049, Baltimore 51, 31 365, Beaufort 1, 1 799, Boston 53, 30 103, Charleston 12, 11 151, Galveston 25, 28 163, Mobile 113, 46 939, New Orleans 263, 133 650, Newport News 2, 2 958, Norfolk 8, 14 062, Pensacola 7, 7 397, Philadelphia 103, 54 260, Savannah 3, 4 160, Wilmington 3, 3 953, tilsammen 874 Fartøier dr. 527 010 Ton.

Antallet af de til Distriktets Konsulathavne ankomne norske Fartøier har i de sidste 5 Aar udgjort: 1892 1 460 dr. 950 976 Ton, 1893 1 363, 878 142, 1894 1 321, 788 604, 1895 1 318, 785 450 og i 1896 1 381 Fartøier dr. 945 004 Ton.

Deraf Dampskibe: 1892 687 dr. 371 085 Ton, 1893 714, 362 122, 1894 820, 373 366, 1895 824, 382 434 og i 1896 874 dr. 527 010 Ton.

Antallet og Drægtigheden af ankomne Skibe var større i 1896 end i 1895. Medens Seilskibstonnagen var stationær, steg Dampskibstonnagen betydeligt. De fleste af de ankomne Dampskibe var beskæftigede i Maanedsbefragtning. Hvilken Rolle Maanedsbefragtningen spiller for vore Dampskibe i Farten paa dette Distrikt, vil forstaaes, naar det oplyses, at kun 62 af de 889 ankomne Dampskibe var beskæftigede i anden Fart. Gjennemsnitsdrægtigheden af de i Maanedsbefragtning anvendte Dampskibe var større ifjor end i de foregaaende Aar. Dette hænger igjen sammen med den Omstændighed, at flere af dem var sysselsatte i Farten mellem Amerika og europæiske Havne. En saadan Fart er kun lønnende for større Dampskibe.

Fragtmarkedet. Uagtet den amerikanske Kornhøst i 1895 havde været god og der ved Udgangen af dette Aar fandtes store Beholdninger færdige til Afskibning, gik Aaret 1896 alligevel ind uden noget Liv i Fragtmarkedet. Fra de nordlige Havne sluttedes der i Januar og Februar Dampskibe til en Fragt af 3 sh. $1\frac{1}{2}$ d å 3 sh. 3 d pr. Quarter til Cork f. O. I Marts veg Fragterne til 2 sh. 9 d å 2 sh. $10\frac{1}{2}$ d og i April, Mai og Juni gik de yderligere ned til 2 sh. $7\frac{1}{2}$ d. Imidlertid fremkaldte snart Efterretningerne om den overordentlig store Maishøst og en god Hvedehøst en Forandring i Fragtmarkedet. Juli Maaned udmærkede sig ved en livlig Befragtningsforretning, omend Fragterne paa Grund af stor Tilgang af Tonnage ei steg meget. Men i Begyndelsen af August tilbødes 2 sh. 9 d å 3 sh. I September steg Fragterne til 3 sh. $4\frac{1}{2}$ d, 3 sh. 6 d, 3 sh. 9 d og i Slutningen af Maanedten til 4 sh. Stigningen vedblev i Oktober Maaned, da 4 sh. 6 d å 4 sh. 9 d opnaaedes, eller det dobbelte af hvad der tre Maaneder forud kunde opnaaes. I Begyndelsen af November blev Markedet flauere, formodentlig paa Grund af de vaklende Hvedepriser, og Fragterne gik ned til 3 sh. 9 d. Aaret endte med et forretningsløst Marked og nominelle Noteringer af 3 sh. 6 d pr. December og 3 sh. 3 d pr. Januar.

I Bomuldshavnene begyndte Aaret omtrent som det foregaaende Aar havde sluttet. Fra Galveston til Liverpool eller Bremen betaltes 35 sh. pr. Ton net. Reg. I Februar opnaaedes kun 30 sh. og i Marts og April gik Raterne yderligere ned til 28 sh. Imidlertid indtraadte henimod Sommerens Slutning en Forandring, fremkaldt af Kornfragternes Stigning i de nordlige Havne. I August tilbødes 35 sh. à 37 sh. 6 d, hvilken Rate i September steg til 44 sh. og i Oktober lige til 52 sh. 6 d. Denne Notering holdt sig i November. I December skete et Tilbagetog forårsaget af Fragtmarkedets Flauhed i de nordlige Havne; nominelt noteredes 37 sh. 6 d.

Maisfragterne fra New Orleans noteredes i Januar og Februar til 12 sh. 6 d à 13 sh. til Storbritannien med 1 sh. à 1 sh. 6 d Tillæg for Øresund. I Marts og April veg disse Fragter noget, men ansaaes alligevel lønnende for store Dampskibe. I Sommermaanederne aftog Efterspørgselen efter Skibsrum for Mais; men Udsigterne til en overordentlig stor Høst frembragte igjen en Stigning. Medens det i Slutningen af August noteredes 12 sh. 6 d, var den gangbare Fragt i September 15 sh. I Oktober gik Raterne op ligetil 18 sh., hvilken Notering endnu holdt sig i November. I December indtraadte den samme Flauhed som i andre Havne; Noteringerne var blot nominelle.

Phosphatfragterne fra Florida var i Aarets første Halvdel daarlige; men Konjunktoren i Fragtmarkedet øvede ogsaa sin Virkning paa dem. I September og Oktober betaltes 20 à 22 sh. 6 d pr. Ton til Kontinentet og Skibe kunde ikke uden Vanskelighed opdrives, idet Rederne foretrak at befragte sine Baade for Korn.

Som i de foregaaende Aar deltog adskillige Dampskibe i Pitchpinefarten fra Golfhavnene. Mange af dem søgte did paa Grund af Umuligheden af at finde Returfragter i de brasilianske Havne, til hvilke de var lokkede ved de udgaaende høie Kulfragter fra Europa. Da mange af disse Dampskibe ei var skikkede for Pitchpinefarten, idet deres Indtagende af saadan Last ei var godt, skal Resultatet ikke have været meget tilfredsstillende for dem. Fragterne for Dampskibe var i Aarets første Halvdel 97 sh. 6 d à 100 sh. pr. Standard til Storbritannien; da den store Konjunktur indtraadte, gik de imidlertid op til 112 sh. 6 d à 115 sh.

Seilskibsfragterne. 49 norske Seilskibe erholdt Petroleumsfragter fra New York og Philadelphia. I Begyndelsen af Aaret betaltes til Storbritannien eller Kontinentet f. O. 2 sh. 3 d, men disse Fragter steg udover Sommeren til 3 sh. Noteringerne til andre Havne stod i Forhold hertil. Stykgodsfragterne fra New York til Australien var lave; i denne Fart deltog forøvrigt kun 4 norske Fartøier.

Paa samme Maade som i foregaaende Aar beskæftigedes mange af vore Seilskibe i Farten med „naval stores“ fra Wilmington, Charleston, Savannah og Brunswick. Til Storbritannien eller Kontinentet for Ordre betaltes 2 sh. 3 d à 3 sh. Lignende Satser var gangbare til direkte Østersøhavne; til Genua og Marseille betaltes 2 sh. 4 $\frac{1}{2}$ d.

Pitchpinefragterne fra Darien og Golfhavnene var noget bedre end i 1895. Fra Darien og omkringliggende Lastepladse betaltes 87 sh. 6 d à 95 sh. til Storbritannien eller Kontinentet. Fra Pensacola, Pascagoula,

Mobile og Ship Island betales 92 sh. 6 d à 105 sh. til Storbritannien eller Kontinentet, 102 sh. 6 d à 105 sh. til Bilbao, 92 sh. 6 d à 93 sh. 9 d til Marseille, 120 sh. à 125 sh. til Kapstaden og Algoa Bay og 130 sh. til Port Natal. Noteringerne til sydamerikanske Havne var pr. 1 000 superficial feet: Pernambuco § 14, Bahia § 13 $\frac{1}{2}$, Rio de Janeiro § 13 à 16, Santos § 14 à 16 $\frac{1}{2}$, Montevideo § 11 à 12 $\frac{1}{2}$, Buenos Ayres § 11 à 14, Rosario § 12 à 14 $\frac{1}{2}$ og Campana § 13 $\frac{3}{4}$ à 14 $\frac{3}{4}$.

Forandringer i Skibsbesætningerne paa norske Skibe.

I New York afmønstredes i 1896 826 Mand (deraf 524 Nordmænd, 135 Svensker og 167 Udlændinger) og rømte 137 Mand (deraf 85 Nordmænd, 21 Svensker og 31 Udlændinger) samt paamønstredes 1 066 Mand (deraf 749 Nordmænd, 166 Svensker og 151 Udlændinger).

I Boston afmønstredes i 1896 79 Mand (deraf 51 Nordmænd, 17 Svensker og 11 Udlændinger) og rømte 12 Mand (12 Nordmænd) samt paamønstredes 101 Mand (deraf 65 Nordmænd, 21 Svensker og 14 Udlændinger).

I Galveston rømte i 1896 3 Mand (deraf 2 Nordmænd og 1 Udlænding) og paamønstredes 4 Mand (deraf 1 Svenske og 3 Udlændinger).

I New Orleans afmønstredes i 1896 402 Mand (deraf 204 Nordmænd, 60 Svensker og 138 Udlændinger) og rømte 38 Mand (deraf 20 Nordmænd, 2 Svensker og 16 Udlændinger) samt paamønstredes 475 Mand (deraf 198 Nordmænd, 71 Svensker og 206 Udlændinger).

I Pascagonla afmønstredes i 1896 15 Mand (deraf 12 Nordmænd og 3 Udlændinger) og rømte 2 Mand (deraf 1 Nordmand og 1 Udlænding) samt paamønstredes 27 Mand (deraf 13 Nordmænd, 1 Svenske og 13 Udlændinger).

I Pensacola afmønstredes i 1896 175 Mand (deraf 128 Nordmænd, 11 Svensker og 36 Udlændinger) og rømte 47 Mand (deraf 25 Nordmænd, 2 Svensker og 20 Udlændinger) samt paamønstredes 268 Mand (deraf 133 Nordmænd, 36 Svensker og 99 Udlændinger).

I Philadelphia afmønstredes i 1896 324 Mand (deraf 198 Nordmænd, 46 Svensker og 80 Udlændinger) og rømte 55 Mand (deraf 32 Nordmænd, 17 Svensker og 6 Udlændinger) samt paamønstredes 352 Mand (deraf 191 Nordmænd, 42 Svensker og 119 Udlændinger).

I Savannah afmønstredes i 1896 76 Mand (deraf 26 Nordmænd, 14 Svensker og 36 Udlændinger) og rømte 31 Mand (deraf 16 Nordmænd, 6 Svensker og 9 Udlændinger) samt paamønstredes 143 Mand (deraf 55 Nordmænd, 22 Svensker og 66 Udlændinger).

I Wilmington afmønstredes i 1896 11 Mand (deraf 3 Nordmænd, 6 Svensker og 2 Udlændinger) og rømte 11 Mand (deraf 6 Nordmænd, 2

Svensker og 3 Udlændinger) samt paamønstredes 16 Mand (deraf 7 Nordmænd, 1 Svenske og 8 Udlændinger).

Hjemsendelse af Penge. Fra New York hjemsendtes i 1896 gjennem Konsulatet af norske Sømænd 11 863 Kroner 84 Øre og af svenske Sømænd 4 262 Kroner 37 Øre. Gjennem „Scandinavian Sailors Temperance Home“ i Brooklyn hjemsendtes samme Aar til Norge Doll. 17 659.29 eller 65 404 Kroner 77 Øre og til Sverige Doll. 1 628.30 eller 6 030 Kroner 74 Øre. Gjennem New Yorks Postkontor expederedes i 1896 til Norge 26 136 Postanvisninger til Beløb \$ 559 110.90 og til Sverige 74 550 Postanvisninger til Beløb \$ 1 454 252.40. Fra Norge modtoges til Udbetaling 2 854 Postanvisninger til Beløb \$ 90 723.56 og fra Sverige 6 386 Postanvisninger til Beløb \$ 292 008.69.

Almindelig Oversigt over Aaret 1896.

Aaret 1896 var ei noget gunstigt Aar for Forretningsverdenen i de Forenede Stater. Den ene forstyrrende Begivenhed afløste den anden og indgreb paa en ulykkelig Maade i Næringslivet, over hvilket der saaledes hvilede et stadigt Tryk. Nogen finansiell Panik udbrød ei som i 1893, hvorvel Forholdene et Par Gange var saa truende, at Finansmænd og Banker maatte træffe særskilte Foranstaltninger for at hindre Udbrud af en Krise. Ei heller hjem søgtes Aaret af Arbeidsnedlæggelser og Arbeideruroligheder som i 1894. De Aarsager, som virkede saa hæmmende paa den økonomiske Udvikling i forrige Aar, var af en anden Beskaffenhed og hang sammen med Landets ydre og indre Politik.

Hvad den ydre Politik betræffer, var i Begyndelsen af Aaret det saakaldte Venezuela-Spørgsmaal og hele Aaret gjennem Spørgsmaalet om Ordningen af Forholdene paa Cuba Kilder til megen Uro. Præsidentens Optræden i det første Spørgsmaal og Senatets Holdning i det sidste indgav Forretningsmænd Frygt for et Brud med England eller Spanien. Endnu større Skade gjorde Foreteelser i Landets indre Politik, navnlig Finanspolitikken. Man bragtes til at frygte, at de saakaldte Sølvmand skulde komme til Roret, og at den amerikanske Regjering som Følge deraf vilde honorere sine Forpligtelser med Sølv. De Forenede Staters Senat tæller i sin Midte en Klik af Sølvmand, som arbejder ihærdigt for at skaffe Sølv en større Anvendelse og frembringe en Stigning af Sølvprisen. Da Senatet er en faatallig Forsamling, kan denne Klik udøve en vis Magt. Den har ogsaa bevirket, at Senatet i finansielle Spørgsmaal har indtaget en Holdning, som har været skikket til at vække Bekymring. I Stedet for en Lov, som Repræsentanthuset havde vedtaget i December 1895, og ved hvilken der aabnedes Adgang til at udstede 3 pCt. Statsobligationer, betalbare „in coin“, for det Tilfælde, at det skulde blive nødvendigt at gjøre Laan til Opretholdelse af Statskrediten, vedtog Senatet den 1 Februar f. A. et Forslag, som var intet mindre end en Lov tilstedende fri Sølvmyntning. Repræsentanthuset stod imidlertid ved sin første Beslutning og forkastede Senatets Frisølvlov. I December 1895 havde Repræsentanthuset oversendt til Senatet et Forslag til en ny Toldtarif, hvis Øiemed var at skaffe Statskassen de forøgede Indkomster, hvoraf den var i Behov. Den 25 Februar f. A.

lykkedes det Sølvændene i Senatet at hindre dette Tarifforslags videre Behandling; de erklærede, at de ei vilde gaa med paa nogen ny Tarifflovgivning, med mindre der samtidigt blev truffet Foranstaltninger til at hjælpe op Sølvets Værdi.

Statskassens Guldbeholdning var den 1 Januar 1896 gaaet ned til \$ 63 262 269 og tiltrængte saaledes Fyldning. Et nyt Statslaan stod derfor for Døren. Visseligen vilde, om et nyt Laan gjordes, det Beløb, som i det Hele var anskaffet gennem Laan for at komplettere Guldreserven, nu gaa op til 262 Millioner Dollars; men Laanet var paakaldt af Nødvendigheden, idet Venezuela-Spørgsmaalet i Øieblikket traadte i Forgrunden og truede med Forviklinger. Uro fremkaldtes i Forretningsverdenen ved Rygtet om, at Laanet skulde ske gennem offentlig Subskription, medens lignende Laan før var blevne anskaffede gennem Syndikater. New Yorks ledende Finansmand, Bankieren I. P. Morgan, havde i Slutningen af December 1895 dannet et Syndikat, som skulde skaffe Statskassen 11½ Millioner Unser Guld og overtage 200 Millioner Dollars i Statsobligationer. Blandt Politikerne i Washington reiste der sig imidlertid Modstand mod Anskaffelse af Laan gennem Syndikater. Senatet udtalte, at Statsobligationer ikke burde sælges ved Kontrakt med Privatpersoner uden Konkurrence. Den 6 Januar 1896 udfærdigede Finansministeriet Kundgjørelse om Salg af 4 pCt. Statsobligationer til et Beløb af 100 Millioner Dollars og begærte Anbud inden 5 Februar. I finansielle Kredse betragtedes denne Forandring i Maaden for Optagelse af Statslaan med frygtsomme Blikke. Den første Virkning var ogsaa en forøget Guldudførsel. Imidlertid beroligede Stemningen sig, og den 14 Januar kunde Hr. Morgan offentligen erklære, at det af ham dannede Syndikat var opløst, og at han og de med ham associerede Finansmænd vilde gjøre alt for at bringe Subskriptionslaanet lykkeligen istand. Den 15 Januar udfærdigede Finansministeriet en ny Kundgjørelse, ifølge hvilken Terminerne for Indbetaling af det nye Statslaan udstrækkes over en længere Tid end først var paatænkt, og denne Forholdsregel bortjagede Frygten for, at Pengemarkedet skulde blive knapt paa Grund af Laanets hurtige Indbetaling. Den 5 Februar udløb Fristen for Indlevering af Anbud paa Subskriptionslaanet. Dette lykkedes over al Forventning, idet det overtegnedes 5 Gange. Nettoudbyttet af Laanet udgjorde \$ 111 166 232 og Gjennemsnitsprisen var altsaa 117¹⁷/₁₀₀. Inden Udgangen af Februar Maaned var omtrent 95 Millioner Dollars indbetalte, idet de fleste Subskribenter ei benyttede sig af den i Finansministeriets Kundgjørelse om Laanet tilstaaede Udsættelse. Følgen heraf var, at Statskassens Guldbeholdning, som den 10 Februar kun udgjorde \$ 44 563 493, den 2 Marts var stegen til \$ 123 962 979. Tilliden til Regjeringens Evne til at indløse sine Forpligtelser i Guld var gjenvakt, og denne Tillid gav sig Udtryk derigjennem, at det nye Laan snart steg til 118.

I April Maaned begyndte atter Guldudførselen og Stillingen blev mere og mere usikker, indtil den i Juli Maaned blev i høj Grad kritisk. Det demokratiske Nationalkonvent, som sammentraadte i Chicago fra den 7 til 11 Juli, gjorde til sit Valgprogram fri Sølvmyntning efter Forholdet 16 til 1 uafhængigt af, hvad andre Lande gjorde. Det optog ogsaa i sit Program andre farlige Forslag, skikkede til at rykke den Stabilitet, af hvilket alt sundt Forretningsliv beror. Konventets Beslutninger fremkaldte stor Uro, og Fondsbørserne berørtes stærkt deraf; alle Værdier faldt strax betydeligt.

Den 20 Juli begyndte Stillingen at nærme sig en Krise. Guldudførselen antog større Dimensioner, medens der samtidigt af Statskassen udtoges betydelige Kvantaa Guld, som kun vare bestemte for at gjemmes tilside. Dette bevirkede, at Guldbeholdningen gik ned til under 90 Millioner Dollars. Under saadanne Omstændigheder besluttede New Yorks Banker at stille endel af deres Guldbeholdning til Statskassens Disposition, og Exemplet fulgtes i Boston, Philadelphia og Chicago. Paa denne Maade anskaffedes omtrent 25 Millioner Dollars. Samtidigt traf de Bankierhuse i New York, som beskæftiger sig med Kjøb og Salg af udenlandske Vexler og med Udførsel af Guld, Forholdsregler til at stoppe videre Guldudførsel. Dette havde sin Virkning, og ved Enden af Juli Maaned havde Statskassens Guldbeholdning igjen naaet \$ 110 718 746. Stillingen forandrede sig afgjort til det bedre i August; i Slutningen af denne Maaned begyndte nemlig Guldet at strømme tilbage til de Forenede Stater. Denne Bevægelse vedblev og Statskassens Guldbeholdning steg, hvorfor enhver Frygt for Insolvents svandt.

Alligevel indtraadte dog ikke noget Opsving i Forretningslivet. Det demokratiske Konvents Handlingssæt udøvede en hemmende Indflydelse paa Næringslivet. Penge undroges Omsætningen af Personer, som frygtede en Krise, og dette bevirkede, at Pengemarkedet strammedes stærkt. I den sidste Halvdel af August steg Renten for Laan mod Tilbagebetaling paa Anfordring til 15 pCt. paa Fondsbørsen, og ingen Laan gjordes til lavere Rente end 5 à 6 pCt. Laan paa bestemt Tid kunde ei erholdes uden en Kommission af 1 à 2 pCt. foruden 6 à 9 pCt. Renter. Folk var nemlig bange for at binde sin Kapital. Denne Tilstand varede til Slutningen af September, da Guldindførselen fra Europa og den store Udførsel af Kornvarer begyndte at øve sin Indflydelse.

Af Maanedsrapporterne om Jerntilvirkningen kan man slutte sig til det Tryk, som hvilede over Forretningslivet. Allerede før det demokratiske Nationalkonvent sammentraadte, var Tilvirkningen af Jern gaaet ned. Den 1 Juli 1896 udgjorde den kun 180 532 Tons om Ugen mod 217 306 Tons ugentlig den 1 November 1895. Den 1 Oktober 1896 var Tilvirkningen gaaet ned til 112 782 Tons ugentlig, hvilket udgjør en Nedgang af 5 Mill. Tons om Aaret i Sammenligning med 1895. Et andet Bevis for Tidernes Tryk var den Nedgang i Trafikindtægter, som de solide Jernbaneselskaber led. For at nævne et Exempel, saa gik Pennsylvania-Jernbanens Trafikindtægter i de 4 Maaneder fra 1 August til 1 December ned med \$ 6 938 700.

Blandt Aarets glædelige Foreteelser kan nævnes Rekonstruktionen af en Del af de Jernbaneselskaber, som i de senere Aar vare satte i Konkurs eller komne under Administration. De vigtigste Selskaber, som saaledes sattes paa Fode igjen, vare Atchison, Erie, Georgia Central, Reading, Northern Pacific, Norfolk and Western, Oregon Railway and Navigation Co., Oregon Short Line og St. Louis and San Francisco.

Naar Landet i 1896 kunde gaa ud af alle Vanskeligheder uden nogen Panik, skyldes dette den gode Høst, som gav et stort Overskud af Agerbrugsprodukter til Udførsel. Hvedehøsten var vistnok noget mindre end i det foregaaende Aar, men til Gjengjæld vare Hvedepriserne høiere og naaede

indtil § 1 pr. Bushel. Maishøsten var ualmindelig stor og gik op til 2 200 Millioner Bushels. Bomuldshøsten var ogsaa større end i det foregaaende Aars og bidrog til at gjøre de Forenede Staters Handelsbalance saa gunstig som mulig.

Karl Woxen.

Lübeck.

Aarsberetning modtaget Juni 1897.

Norske Fartøier.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hoved- stationen	2	384	-	-	2	384	-	-	3 865
- Norge til Vicekon- sulsstationerne . .	16	1 926	-	-	16	1 926	-	-	16 669
- Sverige til Hoved- stationen	8	1 770	-	-	8	1 770	-	-	15 511
- Sverige til Vicekon- sulsstationerne . .	7	561	-	-	7	561	-	-	4 127
- andre Lande til Hovedstationen . .	12	3 052	-	-	12	3 052	-	-	28 472
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne .	60	25 164	-	-	60	25 164	-	-	265 672
Ialt	105	32 857	-	-	105	32 857	54	23 525	334 316
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen	-	-	4	746	4	746	-	-	-
- Norge fra Vicekon- sulsstationerne . .	1	27	26	5 055	27	5 081	-	-	270
- Sverige til Hoved- stationen	1	49	7	1 851	8	1 900	-	-	150
- Sverige til Vicekon- sulsstationerne . .	3	329	24	12 238	27	12 567	-	-	628
- andre Lande fra Hovedstationen . .	2	333	9	2 482	11	2 815	-	-	1 426
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne .	6	1 256	23	8 746	29	10 002	-	-	6 658
Ialt	13	1 994	93	31 118	106	33 111	55	23 779	9 132

Af svenske Skibe ankom 1 997 dr. 368 357 Ton.

For Havari eller Order ankom 1 Skib dr. 468 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Rm. 371.90, ved Vicekons. Rm. 1 971.02, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Rm. 5 088.63. Af svenske Skibe ved Hovedst. 6 046.04, ved Vicekons. Rm. 8 206.36, hvoraf tilfaldt Konsulskassen Rm. 4 103.18. Ialt tilfaldt Konsulskassen Rm. 11 506.63. Expeditionsafgifter, svenske M. 1 189.80, norske 31.08, fælles 54.88.

Skibslisterne omfatter ikke de Havne, hvor der ikke er ansat Vicekonsuler.

Den norske Skibsfart fordeler sig saaledes paa Vicekonsulaterne:

Lübeck 23 Fartøier, 5460 Tons, Apenrade 4, 606, Burg 2, 193, Eckernforde*) 1, 792, Flensburg 16, 3 551, Hadersleben 3, 618, Heiligenhafen 3, 352, Itzehoe 7, 595, Kiel 26, 13 716, Neustadt 2, 411, Rostock 7, 884, Schleswig 1, 74, Sonderburg 2, 232, Wismar 9, 5 625.

De optjente Bruttofragter opgik for samtlige ovennævnte Havne til følgende Beløb i Kroner:

	Norske Fartøier.		
	Ankomne.	Afgaaede.	Tilsammen.
1896	334 316	9 132	343 448
1895	462 032	9 868	471 900
1894	307 879	6 045	313 924
1893	277 472	7 520	284 992
1892	487 672	7 387	495 069

Heri er ikke indbefattet Passagerafgifter eller mulige Fordele ved Førelse af Post. For svenske Skibe vilde Passagerafgiften i Lübeck, der aarlig besøges af ca. 450 svenske Passagerdampskibe, betydelig forhøje Bruttofortjenestens endelige Beløb.

Den norske Skibsfart viser for dette Distrikt i de sidste 5 Aar undtagen i 1895 en stadig Nedgang, der for 1896 udgjorde 15 pCt. i Skibenes Antal og over 13 pCt. i deres Drægtighed, samt i Bruttofragter Kr. 128 452 eller 27.3 pCt.

Paa norske Skibe paamønstredes 49 og afmønstredes 35 samt rømte 3 Mand.

Til Lübeck ankom i 1896 2 549 Skibe dr. 1 368 602 Kbmeter. Deraf var tyske 1 082, 468 027 Kbm., svenske 853, 539 574 T., danske 364, 139 243 T., russiske 199, 159 242 T., britiske 23, 45 498 T., norske 22, 14 743 T., hollandske 6, 2 275 T. Af de ankomne var Dampskibe 1 709, dr. 1 142 430 T.

Til Lübeck ankom 23 norske Skibe dr. 5 460 Ton, hvoraf 12 Dampskibe, dr. 3 494 Ton. Af Dampskibene ankom 4 med Kul og Koks fra England, 1 med Is fra Norge, 2 med Korn fra russiske Østersøhavne, 1 med Tjære fra Finland, 1 med Trælast fra Gefle og 1 med Sild fra Strømsstad. Af Seilskibene ankom 6 med Trælast fra nordsvenske Havne, 3 med do. fra Narva, 1 med Sild fra Bergen, 1 med Kul fra Newcastle. De norske Skibe afgik alle i Ballast, undtagen 1 Dampskib med Mursten til Königsberg, 1 Seilskib med Petroleum til Danzig og 1 do. med Salt til Helsingborg. Et Dampskib indkjøbtes for norsk Regning i Lübeck.

Fragterne var i det Hele lidet bedre end i 1895. Dog indtraadte, især for Træfragterne i sidste Halvdel af September en Stigning med fra 2 lige til 5 Mark pr. Std. Som Gjennemsnitsfragter er opgivet:

*) Vicekonsulatet inddraget den 4 Jnni 1896.

For Planker og Bord:

	Seilskibe.	Dampskibe.	pr. Standard over 165 Kubf. engl.
Fra Gefle—Sundsvall . . .	M. 18 —19½	M. 20—20½	
- Hernösand	- 19½—20	- 21—22	
- Umeå	- 21 —22	- 22—23	
- Åbo, Viborg, Kronstadt .	- 19 —19½	- 21—22	
- Narva, Windau, Riga . .	- 20 —21	- 22—23	
- Gøteborg		Kr. 15	
- Stockholm		„ 16	

For Sparrer fra Piteå og Skellefteå Kr. 3.75—3.90 pr. 32½ Kubf., Stav fra Kalmar M. 15 pr. Std., fra Skutskär M. 22, vankantede Bord fra Oskarshamn og Kalmar 9 Øre pr. Kubf., fra Karlskrona 9—10 pf. pr. do. For Bord fra Åsbacka havde et Dampskib i de sidste Dage af November M. 28 pr. Std. For Snedkerarbejder som Døre, Vindusrammer etc. betales fra Stockholm M. 12 pr. 1 000 Kg.

For Stang- og Takjern etc. betales fra Gefle 6 Kr., fra Stockholm og Norrkøping Kr. 4—4.50 pr. 1 000 Kg. For Jernmalm fra Luleå M. 5 pr. 1 000 Kg.

For Stenkøl fra Newcastle pr. Dampskib i Begyndelsen af Aaret 4 sh. 9 d til 5 sh., i December 7 sh., fra Blyth i November 5 sh. 9 d., fra Cardiff tidligere 5 sh. 6 d. pr. Ton; pr. Seilskibe fra Newcastle £ 6. 10 pr. Keel à 21½ Tons. For Koks fra London pr. Dampskib 6 sh. 6 d pr. Ton.

For Gadesten og Granit fra Stockholm M. 4.50, Karlshamn M. 4—4.50, fra Halmstad M. 4.00, Lysekil M. 4.50—4.75 pr. 1 000 Kg.

Fersk Sild fra Gøteborg, Marstrand, Smøgen etc. 80 pf. til M. 1.10 pr. Æske.

Korn fra St. Petersburg M. 8, fra Reval M. 5—6, fra Memel M. 5 pr. 1 000 Kg.

Ben fra Kjøbenhavn M. 7 pr. Ton eller 30 pf. pr. 50 Kg.

Is fra Christiania pr. Dampskib M. 6, pr. Seilskibe M. 5.50 pr. Ton.

Tjære og Beg fra Vasa M. 1.25 pr. Heltønde.

Blandt de pr. regulære Dampskibe chargede Fragtsatser maa nævnes:

Levende Kreaturer: Oxer og Kjør fra Malmø Kr. 8, Landskrona Kr. 10, Halmstad Kr. 12, Kalve fra Malmø Kr. 2, Svin fra do. Kr. 3.50 pr. St.

Tyttebær fra Karlskrona og Kalmar Kr. 12 pr. 1 000 Kg., fra Malmø 65 Øre pr. Æske.

Fyrstikker fra Malmø 85 pr. Helæske eller 50 Øre pr. 100 Kg.

Fersk Lax fra Stockholm Kr. 4 pr. Æske.

Krebs fra Malmø 96 Øre pr. Kurv, fra Stockholm Kr. 2 pr. do.

Saltede Huder fra Stockholm Kr. 8, tørre Renskind Kr. 25 pr. 1 000 Kg.

I Returfragter herfra betales:

For Salt til Ystad, Malmø, Landskrona eller Karlskrona M. 3, Riga M. 3.50, Gøteborg M. 3—3.50.

For Korn (Hvede) til Kalmar, Ystad eller Helsingborg M. 3—3.50 pr. Ton, til Halmstad 3.50—4.00 og til Kalmar pr. Dampskib i Oktober M. 4.50.

For Gibs til Limhamn M. 3—3.50, til Karlskrona M. 3 pr. Ton, for Benmel til Stockholm M. 3, til Kjøbenhavn M. 3.50 pr. Ton.

For Ler til Kalmar M. 3, til Gøteborg M. 3—3.50, til Kotka og Riga M. 3, til St. Petersburg M. 4—4.50 pr. Ton.

For Kul til Åhus M. 2.50, til Waldemarsvik M. 3 pr. Ton, for Koks til Trølleborg, Kjøbenhavn, Rønne M. 3 pr. Ton, til Stockholm M. 2.75 pr. 1 000 Kg.

For Petroleum til Danzig M. 1 pr. Fad.

For Mursten til Danzig eller Königsberg M. 8—10 pr. 1 000 Stkr.

Søfarten paa Lübeck kan siges at have været aaben hele Vinteren 1896—97.

Lübecks Vareomsætning steg i 1896. Særligt i Lübecks Østersøforbindelser har dog Hamburgs Konkurrence gennem Keiser Wilhelms Kanalen gjort sig stedse mere følelig. De tidligere Masseexportartikler, som Bomuld, Kopra, Kaffe etc. gaar i stedse mindre Kvantiteter over Lübeck. Lübeck er endnu ikke, som man kunde have ventet, ved Kanalen blevet en Nord-søhavn. Vel har en direkte Dampskibslinie paa Rotterdam og Rhinen havt gode Ladninger herfra, men i modsat Retning er Resultatet blevet mindre godt. For 1897 er anordnet via Kanalen en Linie med et Dampskib om Maaneden mellem Bordeaux—Havre—Lübeck, der antagelig især vil gavne den her i betydelig Udstrækning drevne Vinhandel, samt en Linie London—Lübeck—Stettin. Til Støtte af denne har man nedsat Havneafgifterne i Lübeck for Skibe, som paa Reise til eller fra ikke tysk Havn ved eller hinsides Nordsøen ved Anløb af Lübeck der kun laster eller losse Partladning. At drage hid nogen Del af den store transatlantiske Fart lader sig dog vel ikke gjøre, saalænge Lübecks Havn ikke er tilgængelig for Skibe paa over 5 Meters Dybgaende. Allerede nu hænder det ofte, at middelsstore Skibe, som kommer hid med Kulladninger fra England, maa i Travermünde losse en Del af Lasten i Pramme.

Man fæster store Forhaabninger til Elbe-Trave-Kanalen, hvorpaa Arbeidet paabegyndtes i August sidstl. Denne Kanal vil saa at sige danne en Gren af Elben fra Byen Lauenburg til Traven ved Lübeck, som derved vil blive sat i Forbindelse med Sachsen og Bøhmen eller hele det Omraade, for hvis Flodfart Hamburg før har været Import- og Exporthavnen. Kanalens Betydning vil endnu mere forøges, hvis, som ikke usandsynligt, den store projekterede Rhin-Weser-Elbe Kanal (Mittelland-Kanalen) kommer i Stand.

Lübecks direkte Indførsel fra Norge var i:

		1894.	1895.	1896.
Ansjovis	Mtr. Ctr.	—	—	1
Diverse	—	—	1	—
Kummen og Anis . .	—	—	18	—
Is	—	3 633	1 000	7 800
Mel.	—	—	—	2
Sild.	—	—	—	900
Sten (Granit) . . .	—	—	—	2 450
Tran	—	110	134	85
Vildt	—	1	—	—

Opgave over Værdien af denne Indførsel foreligger ikke. Værdien var i 1894: Import fra Norge Mark 9 283, Export dertil M. 119 598, og i 1895 resp. M. 8 020 og 209 113.

Trælastforretningerne var livligere og sundere end i de nærmest foregaaende Aar og Tilførselen større end i 1895. Afsætningen sydtill, og dermed Priserne, steg efterhaanden. Herværende Høvlerier var om Sommeren sysselsat over Evne, og Lagrene var ved Aarets Slutning paa det nærmeste rømmet. Til Afsætningsens Forøgelse bidrog ogsaa en Nedsættelse i Fragterne for Trævarer paa Jernbanen herfra til Hamburg, Altona, Wandsbeck etc. For Gran passende for Høvlerierne skal her være god Efterspørgsel, mindre for vankantede Bord fra Oskarshamn, Kalmar etc., hvad enten dette beror paa, at Varen nu ikke leveres saa god som før, eller at man, forvænt ved den preussiske Vares Godhed, stiller Fordringer, som den svenske ikke kan opfylde.

Indførslen over Lübeck af svensk Jern og Staal tiltog uagtet Prisforhøielse, ligesaa af svensk Jernmalm, hvoraf til Lübeck indførtes ca. 1 800 Tons af den til 900 000 Tons anslaaede totale Indførsel til Tyskland. Kun undtagelsesvis kan Malmen bære Udgifterne ved Transporten paa Jernbane til det Indre af Landet.

Is. Paa Grund af mild Vinter i 1895 blev Høsten i Distriktet daarlig, og de Bryggerier og Isforbrugere, der ikke var i Besiddelse af Frysemaskiner, maatte tildels fylde sine Behov fra Norge. Isimporten blev derfor større end i 1895, til Lübeck 780 Tons, til Kiel 1 680 Tons. Kulden i dette Aars første Uger har sat Forbrugerne inden Distriktet istand til at fylde sine beregnede Behov for Aaret. Under normale Forhold turde derfor ikke nogen større Efterspørgsel komme til at opstaa, specielt for Lübecks Vedkommende saa meget mindre, da et af en stor Del af Pladsens Isforbrugere sidst i 1896 dannet Selskab „Lübecker Eisgenossenschaft“ med Opgave at forsyne Deltagerne med Naturis til Priser, som kun dækker Udgiften for Indsamling og Magasinering, turde have benyttet sig af indeværende Vinterforhold til Aktionærernes Bedste.

Sild. Af salt Sild indførtes til Distriktet fra Norge 600 Tdr. og fra Sverige 868 Tdr. Opgaver mangler om Indførslen fra Norge via Hamburg eller andre Veie. Herværende Affærmænd, betegner fra sit Synspunkt seet, 1896 som et høist ugunstigt Aar for Handelen med norsk Sild. Om Vaaren

var Efterspørgselen meget svag. Da det saa viste sig, at i Norge store Lagere endnu var forhaanden, sank Priserne saaledes, at herværende Forraad alene kunde sælges med Tab. Den nye Sommerfangst ankom sidst i Juli og viste sig af god Kvalitet. Priserne stillede sig strax høie, nemlig M. 27—29 for K, KK og KKK, men faldt derpaa atter hurtigt, for paany ligesaa hurtigt at stige, da det viste sig, at Høstfangsten blev ganske borte. Snart var norsk Sild af god Kvalitet ikke mere at faa, hvorfor skotsk, hollandsk og Glückstädter maatte anvendes. Affærrerne blev derfor træge, da disse Slags i Almindelighed ikke er afholdt. Hermed turde dog sammenholdes, hvad Vicekonsulen i Rostock ytrer om det Indpas, som den tyske Sild har faaet.

Af fersk Sild indførtes fra Sverige noget mindre end i 1895, eller 163 216 Kasser. Medens der i tidligere Aar kun ankom hid enkelte Sendinger fra England, indførtes derfra i 1896 ret betydelige Kvantiteter fersk Sild. Fra midt i August til midt i November skal ikke mindre end ca. 150 Jernbanevogne engelsk Sild være ankommet. Dette skyldes vel nærmest den ringe Fangst ved Bohusläns Kyst om Senhøsten og derpaa grundede høie Priser.

Saalænge Silden slaar til i de bohuslänske Farvand, kan rask Afsætning af store Kvanta til Lübeck altid paaregnes som Raastof for den store Røgeri- og Marineringsindustri her og i Schlutup. En projekteret Jernbane mellem Schlutup og Lübeck, som synes at have gode Udsigter til snart at komme istand, vil uden Tvivl lede til yderligere Udvikling af Røgeriaffærrerne i Schlutup, og til forøget Import af den svenske vil vel ogsaa bidrage, at et i 1896 dannet Aktieselskab „Hanseatische Fisch-Industrie-Aktiengesellschaft“ med en Kapital af 1 Mill. Mark, har overtaget ikke alene det bekjendte Firma J. H. Schumachers Røgerier og Fiskekonservefabriker i Lübeck, men ogsaa Firmaet H. Meyer & Co.s Fiskeguanofabrik i Schlutup.

Som bekjendt kan ikke alene fuldkommen „fersk“ Sild, men ogsaa saadan, der til Konservering under Transporten er let saltet, toldfrit indføres til Tydsland, og er Toldsatsen for „salt Sild“ Mk. 3 pr. Tønde eller, hvis den ikke er pakket efter det gjængse Handelsbrug, M. 2 pr. 100 Kg. I den tyske Rigsdag fremsattes forrige Vaar Forslag om Indførsel af en „maadelig“ Told paa fremmed fersk Sild og „Sproten“ samt om Forhøielse til M. 10 pr. Tønde af den bestaaende Told paa salt Sild og saltede Sproten. Mod dette Forslag er afgivet skarpe Protester og Massepetitioner, og har ligesaa Lübecks og Kiels Handelskamre udtalt sig derimod. Paa den ene Side blev fremholdt, at selv en mindre Told paa fersk Sild grundig vilde ruinere de tyske Røgerier og Marineringsanstalter, hvis Virksomhed beror paa hurtig og jevn Tilgang af store Kvanta Raavare fra Udlandet, samt paa den anden Side, at en saadan „Kamptold“ paa salt Sild alene vilde berøve den menige Mand og ikke mindst Jordarbeiderne et billigt og almindeligt søgt Næringsmiddel, som aldrig vilde kunne fuldt erstattes af de tyske Fiskeriers Produkter. I hvor ringe Grad det tyske Fiske, uagtet dets Udvikling ved den i senere Aar ydede Statshjælp i Form af Bygnings- og Garnpræmier, er i Stand til at fylde Landets Behov i saa Henseende, fremgaar bl. a. af, at der efter en Opgave i 1891—94 indførtes ialt 7 672 714 Dobbeltcentner salt Sild, medens i samme Tid det tyske Fiske kun gav 174 431 Dctr. Derhos er paavist, at den Fisk, der tilberedes ved de skotske, norske og svenske Salterier, for det meste fanges i Farvand, der

ikke er tilgængelige for de tyske Fiskere, og hvad særskilt angaar Tolden paa fersk og „transportsaltet“ Sild, har man ogsaa udtalt en Formodning om, at det vilde møde Vanskeligheder at bestemme, om den indførte Vare var tysk eller udenlandsk. Af saadanne Grunde nærer man et stærkt Haab om, at Forslaget ikke vil lede til noget Resultat.

Af Tyttebær indførtes fra Sverige 10 856 metr. Ctr. mod 15 814 i 1895. Priserne var pr. 100 Kg. i August 18—22 M., September 20—29 M., Oktober 30—34 M.

Af levende Kreaturer indførtes fra Sverige: Hornkvæg 7 417, Kalve 9, Svin 4 445. Fra Danmark Hornkvæg 2 504, Kalve 5. Priserne var for:

1ma Oxer og Kviger fra	54—62 M. pr. 100 Pd. Slagtvægt	
2da — — —	48—52 — —	—
Gamle svenske Oxer	32—50 — —	—
Unge fede Kjør . . .	46—52 — —	—
Ældre Do.	42—45 — —	—
Magre Kjør	35—40 — —	—
Tyre, alt efter Kvalitet	42—56 — —	—

og for Svin:

M. 36 og 48, med 20 pCt. Tara for unge	Sugger,
- 28 - 38, - 22 - — -	Sugger.
- 22 - 30, - 25 - — -	Galter.

Import af Faar fra de nordiske Lande til Lübeck er forbudt.

I Anledning af Forbudet mod Import af Kreaturer fra de danske Øer skal danske Interessenter have forsøgt i større Skala at hidsende ferskt Kjødt. Den høje Kjødtold, 15 M. pr. 100 Kg. for ferskt og 17 M. for enkelt tilberedt, saltet etc. Kjødt af Nødkreaturer, samt Udgifter til Besigtigelser etc., synes imidlertid at have bevirket, at Importen over Lübeck ikke i Længden viste sig lønnende, hvorimod Berlin ansees for at tilbyde bedre Af sætning.

Yderligere Vanskeligheder tør være opstaaet ved det vedtagne Paabud om Tuberkelindpodning paa skandinavisk Kvæg og Nedslagtning af alle reagerende Dyr.

Der er klaget over, at Karantæneudgifterne i Lübeck er høiere end f. Ex. i Rostock.

Nedenstaaende følger endel Uddrag af Vicekonsulernes Beretninger:

Apenrade. Der ankom 4 norske Skibe, dr. 607 Ton, hvoraf 1 Dampskib med Kul, de øvrige med Ærter og Bord.

Burg (Fehmarn). Havnen holder nu $4\frac{1}{2}$ Meter Vand. Havnen ved Ort blev i 1895 uddybet til 4 Meter.

Flensburg. Der ankom 16 norske Skibe dr. 3 552 Ton, hvoraf 8 Dampskibe dr. 2 086 Ton; heraf var 1 fra Norge med Kobber & Træmasse, fra Sverige 1 med Sten og 1 med Kobber, fra Tydskland 3 Dampskibe med Korn og et Seilskib med Træ, fra Rusland 2 Dampskibe, et med Korn og et med Sviller, fra England 1 Dampskib med Palmekjærner og 3 Seilskibe med Salt, fra Frankrige 2 Dampskibe med Klid, fra Argentina et Seilskib med Linfrø.

Heiligenhafen. De forenede Rigers Skibsfart paa Stedet er tiltaget, grundet paa, at man til Import af Kul fra England og Udførsel af Distrikts Produkter stedse mere er henvist til fremmede Skibe, da de her hjemmehørende mest er mindre Kystfarere. Dybden i Havnen er ved Mudringsarbejder forøget til $4\frac{1}{2}$ Meter, hvilket er tilstrækkeligt for Stedets Behov. For Dampskibe er de lokale Forhold i det Hele ikke passende.

Holtenau. Intet norsk Skib ankom, men 7 svenske Seilskibe. Siden Tarifen for Keiser Wilhelms Kanalen den 1ste September blev nedsat, er de passerende Skibes Antal betydelig tiltaget.

Itzehoe. Der ankom 7 norske Skibe dr. 595 Tons. Der synes at være Adgang for en større Udvidelse af de forenede Rigers Skibsfart, idet i 1896 ikke mindre end 48 Seilskibe under andre Flag førte Ladninger til Itzehoe fra Sverige og Norge. Heraf kom fra Sverige 25 tyske Skibe med Sten, 2 tyske og 5 danske med Trælast.

Importen bestod især af Bygningsvirke, Cementtønder, Stav og Tøndebaand; Exporten af Cement. Den herværende store Cementfabrik, Alsen & Sohn, har allerede dækket sit Behov af Stav for 1897 og 1898 til den forholdsvis billige Pris M. 66 pr. Std., hvorimod ved Aarets Slutning forlangtes M. 80—88 og senere endnu mere.

Kiel besøgt i 1896 af 26 norske Skibe, dr. 13 716 Ton, hvoraf 20 Dampskibe dr. 11 403 Ton. Den i forrige Rapport udtalte Mening om Keiser Wilhelms Kanalens skadelige Indflydelse paa Vareomsætningen i Kiel turde have bekræftet sig.

Af fersk Fisk indførtes $4\frac{1}{2}$ Mill. Kg., hvoraf næsten alt med regulære Dampskibe fra Gøteborg. Priserne var som følger:

Notsild M.	4.50—6	pr. Januar	Incl. Fragt, om Sommeren M. 2, om Vinteren M. 1.10 pr. Kasse à 4 Kubikfod.
— „	4.50	- Februar	
— „	30	- September	
— „	30—40	- Oktober	
— „	6—16	- November	
— „	8—10	- December	
Garnsild „	12—45,	beroende af Kvalitet og Tilgang.	
Sprotten „	20—60.		

Under Tiden for den livligste Tilførsel var Priserne 50—100 % højere end i 1895. Af fersk Aal indførtes fra Sverige vel 40 000 Kg. til Gjennemsnitspris 60—65 pf. pr. $\frac{1}{2}$ Kg. Af Makrel indførtes mindre; Prisen var 25—50 M. pr. 100 St. Af Lax og Torsk indførtes ialt for ca. 100 000 M.

Fra Sverige indførtes 14 Kalve, 773 Nødkreaturer, 2 238 Svin.

Af de ankomne norske Skibe kom 2 fra Norge med Is, 1 fra Norge med Træløst, 1 fra Sverige med Sten, 2 fra Ostindien med Teak, 1 fra England med Kokes og 19 fra do. med Stenkul.

Fra Norge indførtes 1 680 000 Kg. Is, 280 428 Kg. Gadesten, 488 Kg. saltet Fisk, 765 Kbm. Bygningstømmer.

Til **Neustadt** ankom 2 norske Skibe dr. 411 Ton.

Rendsburg. Ved Færdigbygningen af Keiser Wilhelm Kanalen med $8\frac{1}{2}$ Meters Dyb og Bikanalen derfra til Rendsburg med over 5 Meters Dyb kan Importørerne her med Skibe paa indtil 5 Meters Dybgaaende tage alle sine Ladninger — især Træ og Sten — direkte til Stedets Oplagsplads og er dermed fordelagtigere stillet i Konkurrencen med Nabobyerne. Der ankom 47 svenske, men intet norsk Fartøj.

Til **Rostock** ankom 7 norske Skibe dr. 884 Ton. Fra Norge indførtes med norske Skibe 4 054 Hl. Sild, med svenske 580 Hl. Sild og 3 Hl. Ansjos, med fremmede 202 Ton Granit. Fra Sverige indførtes Træløst, Gadesten, Granit, Kalk, Kalksten, Klinker, ildfast Sten, Slibestene, Stenkulstjære, Kreaturer, fersk og salt Sild, Havre, Hvede, Salt, Kridt og Trækul.

Af norsk Sild indførtes ca. 16 000 Hl. mindre end i 1895. Aaret maa i denne Henseende for norsk Fedsild betegnes som akceptionelt og desværre for Norge ugunstigt. Trods de allerede ved dets Begyndelse usædvanligt lave Priser blev den ellers om Vaaren livlige Konsumtion saa usædvanlig indskrænket, at til og med de forholdsvis smaa fra Norge indførte Kvantiteter Fedsild neppe kunde realiseres. Haabet om, at et i rette Tid begyndende Sommerfiske skulde give god Kvalitet i for herværende Marked passende Størrelser opfyldtes ikke. Om end i Juli mindre Partier ny Fedsild indirekte indkom fra Norge, maatte dog senere ogsaa denne ringe Tilførsel saa godt som ganske ophøre, da det norske Fiske kun gav begrænsede Kvantiteter af smaa for Markedet ei passende Dimensioner og Kvaliteten derhos var underholdig. Kjøberne maatte da som i 1895 holde sig til den hollandske og specielt den tyske Fedsild, hvilken sidste ved sine for Markedet passende Dimensioner „Grossmittel“ og „Reelmittel“ samt ved real Sortering og fast Pakning havde faaet godt Indpas. Medens før ved

Ankomst af den norske Sommerfangst alle andre Sildesorter vragedes af Konsumenterne, har i 1891 den tyske Fedsild vundet saadant Indpas, at hele Sommeren og Høsten store Kvanta deraf regelmæssigt indførtes hid. Hertil bidrager ogsaa, at den hollandske og tyske Fedsild foruden sine nævnte passende Dimensioner, har kunnet kjøbes til henimod Halvdelen af Prisen for de ringere Mærker af norsk Sild. Den fremtidige Import af norsk Vare til vort Marked maa naturligvis i høi Grad ugunstigt paavirkes deraf, at Konsumenterne nu i stædse videre Kredse vænner sig til den tyske Sild, saa at ogsaa i Tilfælde af gode Fangster i Norge Afsætningen af tysk og hollandsk Vare til billigere Priser turde komme til at vedvare. Importen af norsk Fedsild blev under disse Omstændigheder usædvanligt liden og var kun 9—10 000 Tdr. Af skotsk Fedsild indførtes ca. 1 000 og af hollandsk 2—3 000 Tdr. Derimod var Importen af tysk Fedsild forholdsvis stor og turde mindst være 6—8 000 Tdr.

Priserne var om Vaaren yderst lave for norsk Fedsild. Man gav for KKK og KK M. 14—15, for KM 11—12 og for MK M. 8 pr. Td. I Juli ved Begyndelsen af det norske Fiske var Priserne M. 22—23 for KKK og KK og M. 18—19 for K, men steg saa stærkt, at der for mindre Partier af de høiere Mærker betaltes for KKK og KK 34—36 samt K. 32—33, medens MK stod i M. 25—26. Ved Aarets Slutning noteredes K til M. 30 og MK til M. 20 pr. Tønde. Fra det i December begyndte Storsildfiske mellem Bergen og Aalesund var, da dette blev skrevet, endnu Intet kommet, men det er at antage, at denne Silde gode Kvalitet og billige Pris vil skaffe den god Afsætning her, men Konsumtionen paa denne Aarstid ligger nede og begynder først igjen i Februar.

Ogsaa for Tran stillede Handelen sig i 1896 ugunstigt. De extreme Priser, der betingedes af den ringe Tilgang paa Torskelevertran, har ganske hindret Indførselen, specielt af klare Medicinalsorter, hvorfor Kjøbmændene hersteds til Skade for den norske Affære har forsynet sig med det billigere Surrogat, der som „Damptran“ hidføres fra Kjøbenhavn og Hamburg.

Schleswig. Der ankom 1 norsk Skib og 29 svenske. Ingen Import fandt Sted fra Norge.

Til **Wismar** ankom 10 norske Skibe paa 4 047 Ton og 200 svenske. Direkte Forbindelse med Norge har ikke fundet Sted. De norske Skibe tilførte Stenkul fra England og Pitchpine fra Amerika.

Malte Ameen.
tilf.

St. Petersburg.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Rubler.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	11	2 483	1	819	12	3 302	-	-	17 660
- Norge til Vicekonsuls- stationerne	18	2 239	.	-	18	2 239	-	-	14 000
- Sverige til Hovedsta- tionen	2	354	1	213	3	567	-	-	770
- Sverige til Vicekon- sulsstationerne	-	-	6	4 370	6	4 370	-	-	-
- andre Lande til Ho- vedstationen	80	32 991	17	16 484	97	49 475	-	-	416 790
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne	103	85 565	55	23 307	158	108 872	-	-	386 385
Ialt	214	123 632	80	45 193	294	168 825	181	127 221	835 605
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	5	1 668	1	760	6	2 428	-	-	8 400
- Norge fra Vicekon- sulsstationerne	1	162	6	891	7	1 053	-	-	200
- Sverige fra Hoved- stationen	6	1 040	12	7 857	18	8 897	-	-	5 320
- Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	1	250	17	17 140	18	17 390	-	-	1 450
- andre Lande fra Ho- vedstationen	34	19 859	53	21 828	87	41 687	-	-	156 730
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne	97	51 154	60	45 884	157	97 038	-	-	339 530
Ialt	144	74 133	149	94 360	293	168 493	181	127 221	511 630

Af svenske Skibe ankom 273 dr. 88 887 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Rubler 1 849.60, ved Vicekonsulsstationerne R. 3 943.07, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen 1 834.24. Af svenske Skibe ved Hovedstationen R. 1 603.61, ved Vicekonsulsstationerne R. 1 414.19, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen R. 672.27. Ialt tilfaldt Generalkonsulen R. 5 959.72. Expeditionsafgifter: norske R. 138.60, svenske R. 6, fælles 83.41.

Aarsberetning dateret 5/17 Mai 1897.

Paa norske Skibe paamønstredes 73 og afmønstredes 81 Mand.

I 1896 ankom til St. Petersburg og Kronstadt 1864 Skibe dr. 1 346 963 Ton, hvoraf 1 527 Dampskibe dr. 1 254 226 Ton. Søfarten i Kronstadt var fra $\frac{19 \text{ April}}{1 \text{ Mai}}$ til 12/24 Novbr.:

Fra Norge indførtes til St. Petersburg i 1896 1 655 Ton Feltspat, 4 616 Baller Træmasse, 19 013 Tdr. Sild og 63 Fade Tran.

Til Norge udførtes fra St. Petersburg 62 800 Pud Petroleum, 7 200 Pud Oliekager, 2 841 Tschetwort Linfrø, 40 200 Kubikfod Aspetræ.

Exporten af Trælaster fra St. Petersburg var 1 303 827 Tylvter Bord, 875 564 Kubikfod Aspetræ, 4 095 Kubikfavne Ved, 1 243 031 St. Tøndestav, 330 092 St. Rickers, 367 594 St. Splitwood.

Af Korn udførtes i Tschetwort: Hvede 393 622, Havre 3 622 703, Rug 1 451 501, Byg 4 780, Boghvedegryn 54 039, Linfrø 373 100, Erter 242 473, Klid 269 508 Pud.

Af andre Artikler udførtes: Tougværk 19 197 Pud, Lin 881 949, Linblaar 436 044, Mineralolje 1 012 060, Petroleum 504 400, Talg 14 246, Smør 79 043, Potaske 11 458, Glycerin 82 794, Tjære 24 296, Lycopodium 7 406, Anis 6 008, Oljekager 3 200 085, Benmel og Benkul 495 491, Juft 5 080, Tarme 45 218, Børster 18 918, Kalvehuder 26 554, Skind 57 389, Fjær 7 966, Æg 98 612 Kasser og 22 023 Kasser Gummigalager.

Til Narva indførtes: Bomuld 443 300 Pud, Jute 269 400, Stenkul 278 550, Koks 66 850, Sild 27 000, Maskiner 44 000, ildfast Tegl 22 760, Ler 12 660 Pud.

Derfra udførtes: Lin 10 700 Pud, Pitprops 435 Kubikfavne, Bjelker 101 000 St., Sparrer 78 200 St., Planker og Bord 18 520 Tylfter.

Skibsfarten i Narva varede fra 13/25 April— $\frac{19 \text{ Novbr.}}{1 \text{ Decbr.}}$

Høsten i Rusland kan ansees som en i Almindelighed tilfredsstillende Middelshøst.

Ruslands Industri. Efter officielle Opgaver var Fabrikvirksomheden i Rusland følgende:

Væveindustrien sysselsatte 3 951 Fabriker, som aarlig producerer Varer til Værdi 61 995 000 Rubler.

Papirfabriker: 436 med en Aarsproduktion af ca. 27 Millioner Rubels Værdi.

Bearbejdelse af Trævarer i videste Forstand sysselsatte 1 373 Fabriker med en aarlig Produktion af ca. 39 Millioner Rubler.

Kemiske Fabriker: 1 214 opviser en aarlig Tilvirkning af ca. 41 Mill. Rubler.

Dyreprodukter bearbejdedes af 4 132 Fabriker til Værdi af 79 Mill. Rubler aarlig.

Keramik sysselsatte 2 389 Fabriker med aarlig Tilvirkningsværdi af ca. 34 Mill. Rubler.

Malm, Metaller, Stenkul og Nafta bearbejdedes af 3 301 Fabriker med en aarlig Produktion af ialt 344 Millioner Rubler. Derhos har Rusland 14 335 Fabriker med ikke angiven Sysselsættelse, men med en aarlig Omsætning af ca. 575 Mill. Rubler.

Om Bjergværksindustrien foreligger statistiske Opgaver, hvoraf fremgaar, at Tilvirkningen af Tackjern opgik til 87 546 900 Pud, af Jern til 25 757 449 Pud og af Staal til 34 543 600 Pud.

Stenkulsindustrien samme Aar viser betydelige Fremskridt, og Udbyttet opgik til 550 Mill. Mineralkul eller 22 Mill. Pud mere end i 1894.

Kobberindustrien i 1895 viser ligeledes en betydelig Udvikling, og Udbyttet opgik til 340 000 Pud. Importen af Kobber er visseligen formindsket, men er endnu ganske betydelig og opgik samme Aar til 884 000 Pud.

Malm produceres især i Ural, i Syd-Rusland, i Polen og det trans-moskowske Omraade. I 1895 var Udbyttet af Jernmalm 143 650 000 Pud. Det turde være paa sin Plads her at anføre, hvorledes efter den almindelige Mening en Nedsættelse i de høje russiske Toldsatser paa Jern og Staal er paakrævet og end mere paa Landbrugsmaskiner, til Lettelse af det trykkede Landbrug. I denne Hensigt er en Specialkommission dannet i Finansministeriet til Udarbejdelse af et Projekt til Nedsættelse eller Ophævelse af Tolden paa saadanne Maskiner. Denne Kommission har endnu ikke sluttet sine Arbejder.

Bomuldsindustrien i Rusland indtager en betydelig Stilling, og efter Opgave udgjør den af denne Industri bearbejdede Bomuld ei mindre end $12\frac{1}{2}$ Millioner Pud, hvoraf en stor Del produceres i Turkestan, Buchara og Transkaukasien. Paa Grund heraf formindskes Importen af Bomuldsgarn betydeligt og udgjorde i 1894 endog 139 000 Pud til en Værdi af 4 Millioner Rubler. Den russiske Bomuldsindustri exporterer sine Produkter især til Persien, Tyrkiet, Rumænien og China. Rusland producerede i 1896 $10\frac{1}{2}$ Mill. Pud Bomuldsvævner til en Værdi af 350 Millioner Rubler, saa at denne Industrigren indtager den første Plads blandt Landets Industrier.

Den russiske Kautschuk- og Gummi-Industri har at opvise en betydelig Produktion. For nærværende findes i Rusland fire særdeles store Gummifabriker, nemlig i St. Petersburg, Moskwa og 2 i Riga samt desuden ca. 20 mindre Fabriker, hvilke samtlige i 1894 producerede Varer til Værdi af 25 Mill. Rubler. Det russisk-amerikanske Kompagni i St. Petersburg tilvirker især Gummigaloger, og opgik dets Produktionsværdi i 1895 til $14\frac{1}{2}$ Mill. Rubler.

Sildehandelen i St. Petersburg. Det siges, at de russiske Kjøbmænd i St. Petersburg er misfornøjet med Ophævelsen af den obligatoriske Vragning af hid ankommende Sild og bestræber sig paa Ny at faa Vragning indført. Som Grund anføres, at forrige Aar daarlig Vare hidførtes, der var af saadan Beskaffenhed, at den ikke kunde forsendes til det Indre af Landet, men maatte sælges her i Detail til tabbringende Priser.

Totalimporten af Sild og anden Fisk til Rusland var i 1896 7 026 000 Pud mod 6 487 000 i 1895.

Ruslands Import i 1896 var R. 498 104 000, hvoraf Fabrikater for R. 147 806 000, og Exporten R. 629 389 000, hvoraf Fabrikater for R. 12 033 000.

Totalimporten i 1896 af vigtigere Artikler, hvori de forenede Riger deltagte, var:

Tackjern, hele Importen 5 176 000 Pud; deraf til St. Petersburg 3 439 000 Pud, til Reval 3 000 Pud.

Stangjern, hele Importen 7 258 000 Pud; deraf til St. Petersburg 701 000 Pud, til Reval 86 000 Pud.

Plader, hele Importen 7 505 000 Pud; deraf til St. Petersburg 1 191 000 Pud, til Reval 138 000 Pud.

Staal, hele Importen 2 596 000 Pud; deraf til St. Petersburg 1 118 000 Pud, til Reval 82 000 Pud.

Staalplader, hele Importen 793 000 Pud; deraf til St. Petersburg 200 000 Pud, til Reval 23 000 Pud.

Maskiner af Støbejern, Jern og Staal, hele Importen 3 865 000 Pud; deraf til St. Petersburg 938 000 Pud, til Reval 363 000 Pud.

Lokomotiver og Dampsprøiter 1 013 000 Pud.

Maskiner og Maskindele, hele Importen 1 292 000 Pud; deraf til St. Petersburg 140 000 Pud, til Reval 24 000 Pud.

Landbrugsredskaber 975 000 Pud.

Indførselen af Guldvaluta i Rusland har bevirket en før uanet Stabilitet i Kurserne og derved befordret Vareomsætningen. Enhver er nu fuldt sikker paa, at han for sine $7\frac{1}{2}$ og 15 Kreditrubler faar fuld Guldvaluta. Denne Omstændighed har medført, at af 700 Mill. i Omløb sat Guldmynt inden en forholdsvis kort Tid 676 Mill. er vendt tilbage til Statsbankens Kasser, saa at kun 24 Millioner forblev i Omsætning. Muligheden af at spekulere i Rubelkursen ophørte herved, og de store Kursforandringer udeblev til Fremme for Handelen. Den 31 Decbr. 1895 var Kurserne:

London	R. 93.85 pr. 10 £.
Amsterdam	- 77.10 - 100 H. fl.
Berlin	- 45.70 - 100 Rm.
Paris	- 37.15 - 100 Frcs.

og 31 December 1896:

	3 m/ Dato.	Checks.	
London	R. 93.65	R. 94.40	pr. 100 £
Amsterdam	- 77.55	- 78.75	- 100 H. fl.
Berlin	- 45.90	- 46.27½	- 100 Rm.
Paris	- 37.22½	- 34.72½	- 100 Frcs.

hvilket bekræfter det før sagte, da i Aarets Løb ikke forekom Kursfluktuationer.

Gust. M. Damberg.

Marseille.

Norske Fartøier.	MedLadning.		I Ballast		Tilsammen.				Brutto- fragter.
	Ant.	Ton.	Ant	Ton.	Ant.	Ton	Ant	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	1	1 045	-	-	1	1 045	-	-	23 000
- Sverige til Hovedsta- tionen	1	823	-	-	1	823	-	-	22 000
- Sverige til Vicekon- sulsstationerne	1	824	-	-	1	824	-	-	5 000
- andre Lande til Ho- vedstationen	34	24 717	5	1 621	39	26 338	-	-	802 260
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	55	25 189	1	372	56	25 561	-	-	361 550
Ialt	92	52 598	6	1 993	98	54 591	70	37 328	1 213 810
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	4	1 308	-	-	4	1 308	-	-	37 205
- Sverige fra Hovedsta- tionen	2	517	-	-	2	517	-	-	10 050
- andre Lande fra Ho- vedstationen	21	12 614	12	14 835	33	24 449	-	-	310 600
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	20	8 071	42	21 552	62	29 623	-	-	9 300
Ialt	47	22 510	54	33 387	101	55 897	93	39 009	367 155

Af svenske Skibe ankom 46 dr. 28 553 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen frcs. 2 215.30, ved Vicekonsulsstationerne frcs. 2 312.75, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 1 156.35. Af svenske Skibe ved Hovedstationen frcs. 1 393.70, ved Vicekonsulsstationerne frcs. 753.15, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 376.55. Ialt tilfaldt Konsulen frcs. 5 141.90. Expeditionsafgifter, norske frcs. 506.95, svenske frcs. 251.40, fælles frcs. 11.50.

Aarsberetning dateret 28 Mai 1897.

Den norske Skibsfart paa Distriktet fremgaar af nedenstaaende Opgave:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.	
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.
1892	381	189 735	90	47 417	471	237 152
1893	183	110 928	104	59 137	287	170 015
1894	66	48 089	87	47 720	153	95 809
1895	155	102 642	53	25 183	208	127 825
1896	143	76 336	56	34 152	199	110 488

Ved Sammenligning med 1895 viser det sig, at Drægtigheden i det Hele er aftaget med 13 pCt., men overstiger de modsvarende Tal for 1894 med 15 pCt. Denne fornyede Tilbagegang i 1896 træffer udelukkende Dampskibene, som allerede i 1895 aftog i Drægtighed med over 25 pCt., hvorimod Seilskibene tiltog med 33.6 pCt. Naar imidlertid Sammenligning sker med 1894, sees det, at Damptonnagen for 1896 er betydeligt større, medens det Modsatte er Tilfælde med Seiltonnagen.

Ved at sammenholde den norske Skibsfart med Aarene 1887—91 erholdes følgende Gjennemsnitstal:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.	
1887—1891 . . .	656	313 583	152	69 897	809	383 480
1892—1896 . . .	186	105 546	78	42 722	264	148 268

I foregaaende Aarsrapporter er meddelt, at Grunden til Nedgangen for en stor Del er at søge i de nye franske Toldforhold, og særskilt med Hensyn til Artiklerne Vin, Korn og Korinter, som i betydelige Kvantiteter hidførtes med norske Dampskibe fra resp. Spanien, det sorte Hav og Grækenland. En anselig Forøgelse i Konkurrencen med andre Nationers Skibe udgjør en af de Grunde, som dernæst fortjener at fremholdes.

Hvad nu specielt angaar Seilskibene, saa har de kun lidet deltaget i Trætransporten hid, der for en overveiende Del er iværksat af andre Nationers Skibe. Ligesaa er en betydelig Nedgang opstaaet for følgende Artikler: Oliefrø, Sukker, Petroleum og Logwood, som i betydelig større Kvantiteter indførtes under norsk Flag i Aarene 1887—91.

Den norske Skibsfart var saaledes fordelt paa Distriktets Havne:

Marseille 80 Fartøier, 54 479 Tons, Cette 102, 44 959, Nizza 4, 3 341, Hyères 2, 2 218, Toulon 3, 2 838, Cannes 4, 1 302, Port de Bouc 2, 744, Port Vendres 2, 608.

Nedgangen for Hovedstationen beror først og fremst paa, at norske Dampskibe kun i ringe Grad har deltaget i Korntraden mellem det sorte Hav og denne Havn, synlig udestængt af engelske Rederier, som har anbragt ikke ubetydelig Tonnage i denne Trade. Ligeledes har det norske Flag været mindre synligt i Svovlimporten paa Sicilien. Et større Antal

lastede Seilskibe er derimod indkommet til Marseille i 1896, nemlig 24 dr. 14 558 Ton mod 15 dr. 6 845 i 1895. De Artikler, som især har givet Anledning til denne Forøgelse, er Kopra fra det stille Hav og det indiske Ocean samt fra Vestindien.

Havnen Cette har atter gunstigere Tal at opvise overstigende saavel i Antal som Drægtighed Aarene 1893, 1894 og 1895. Norske Dampskibe har paany havt større Sysselsættelse i Vintrafiken; ligesaa er større Kvanta Svovl fra Sicilien, Bitume og Sulfate de Cuivre fra England indført til nævnte Havn under norsk Flag. Intet norsk Seilskib indkom til Cette i 1896.

Nedenstaaende Tal angiver de af norske Skibe paa Distriktet indkasserede Bruttofragter :

	Dampskibe.	Seilskibe.	Tilsammen.
1892.	1 320 000	1 546 400	2 866 400
1893.	873 250	1 523 780	2 397 030
1894.	622 030	1 090 365	1 712 395
1895.	990 580	740 160	1 730 740
1896.	665 105	915 860	1 580 965

Heraf sees, at Beløbet for Dampskibene er aftaget med 32.8 pCt. og for Seilskibene tiltaget med 23.7 pCt. sammenholdt med 1895.*

Af nedenstaaende Fragtsatser fremgaar, at det forløbne Aars Fragtmarked lidet skiller sig fra det foregaaende Aar; overhovedet har Stillingen snarere været slettere end bedre.

Indgaaende: Dampskibe: Fra Skellefteå frcs. 55—60 pr. Std., Fredrikstad frcs. 46 pr. Kbf., Fredriksham frcs. 54. Seilskibe: Hernøsand frcs. 55, Miramichi frcs. 55—57, Pascagoula 90 sh. Dampskibe: Jern pr. Ton Stockholm frcs. 7, Skellefteå 10.50, Kul Cardiff 7 sh., Swansea 7.50, Newport frc. 9, Beg Manchester frcs. 10, Svovl Girgenti frcs. 7, Licata frcs. 8, Korn Odessa 6.50—9.50, Nikolajeff frcs. 9.50. Seilskibe: Petroleum pr. Fad Philadelphia 2 sh. 3—2 sh. 4 $\frac{1}{2}$ d, Sukker pr. Ton Le Moule frcs. 38—39, Pointe à Pitre frcs. 24—31, 25—29, Fort de France frcs. 27.50—32, Logwood Point à Pitre frcs. 28, Laguna 31 sh. 6 d, Ibenholt Menado 20 sh, Oliefrø Menado 45 sh., Padang 40 sh., Makassar 38 sh. 9 d, Makassar-Batavia frcs. 45, Singapore frcs. 30—35, Tonga Ø M. 47—47 sh 6 d, Bismarcks Ø frcs. 66, Fidschi Ø 45 sh. Dampskib: Bathurst frcs. 22—23.

Udgaaende: Dampskibe: Oliekager pr. Ton Belfast, Bristol 8 sh. 6 d, Stettin 10—11 sh., Norrkøping 10 sh. Seilskibe: Helsingborg, Kalmar, Stockholm 11 sh. Dampskibe: Mel Christiania frcs. 14, Bergen Kr. 11.00, Kr. 1.20 pr. Sæk, Helsingfors 10 sh., Sten, Cement, Stykgods Alexandria frcs. 10—11. Dampskibe: Babia frcs. 25, Rio frcs. 27—27.50, Santos frcs. 27—28, Rosario frcs. 26, Buenos Ayres frcs. 16—17, Paysandu frcs. 27, Guadeloupe frcs. 12—15, Trinidad frcs. 13, La Reunion frcs. 20, Mauritius frcs. 22.50—29, Freemantle £ 1, Mozambique frcs. 30.

I 1896 ind- og udførtes nedenstaaende Varer under svensk og norsk Flag:

Indførsel.

		Norske.			Svenske.		
		Dampsk.	Seilsk.	Tils.	Dampsk.	Seilsk.	Tils.
Korn	Ton	13 510	—	13 510	—	—	—
Kul	"	960	—	960	2 200	—	2 200
Svovl	"	2 360	—	2 360	1 000	—	1 000
Sukker	"	—	2 850	2 850	600	509	1 109
Gambier	"	—	1 200	1 200	—	—	—
Frø	Std.	1 550	360	1 910	450	647	1 097
Oliefrø	Ton	1 011	6 894	7 905	700	—	700
Farvetræ	"	—	531	531	—	330	330
Oliekager	"	500	—	500	—	—	—
Beg	"	1 500	—	1 500	—	—	—
Stykgods	"	—	—	—	525	—	525
Jern	"	—	—	—	417	—	417
Erter	"	114	—	114	—	—	—
Petroleum	Fade	—	17 246	17 246	—	—	—
Høns	Stk.	15 000	—	15 000	—	—	—
Vin	Fade	—	—	—	334	—	334
Diverse	Ton	—	81	81	22	—	22

I Forhold til 1895 synes, med Undtagelse af Artiklerne Oliefrø, Petroleum og Sukker, særskilt med Hensyn til Seilskibene, en gennemgaaende Nedgang at have fundet Sted. Kun den halve Kvantitet Korn er indført med norske Dampskibe, og intet med svenske. Grunden hertil er anført paa andet Sted. Af Træ ankom betydeligt mindre med svenske Skibe, men noget mere med norske, specielt Dampskibe. To store Laster Petroleum ankom fra Amerika med norske Seilskibe.

Udførsel.

		Norske.			Svenske.		
		Dampsk.	Seilsk.	Tils.	Dampsk.	Seilsk.	Tils.
Stykgods	Ton	—	11 797	11 797	3 650	425	4 075
Mel	"	2 475	—	2 475	1 550	—	1 550
Oliekager	"	1 030	730	1 760	1 800	370	2 170
Salt	"	—	300	300	550	300	550

Derhos ere følgende Artikler i større eller mindre Mængde udført med de svenske regulære Dampskibe: Vin, Olier, Olein, Vermouth, Okker, Gummi, Sæbe, Stearin, Gryn, Capers, Mandler, Nødder, Lakrits, Stearin, Cement og Konserver, hvoraf det meste gik til Sverige og Norge.

Under Benævnelsen Stykgods indgaar betydelige Kvantiteter Teglsten, som sendes til transatlantiske Havne. Mel er exporteret i usædvanligt store Mængder, hvoraf ikke ubetydeligt til Norge. Oliekager er fremdeles tilbudt for nordeuropæiske Havne.

Efter officielle Opgaver gives efterstaaende Fortegnelse over Indførsel til Marseille fra Norge i 1896:

Bygningstømmer 163 000 Kg., Træ, andre Slags, 1 334 125 Kg., Diverse 268 Kg., Stokfisk 14 757 Kg., Torsketran 3 619 Kg., Tran, andre Slags, 731 Kg., Torske- og Makrelrogn 428 Kg., Klipfisk 465 Kg., Hesteskosøm 9 438 Kg., Tougværk 6 136 Kg.

Derhos ankommer, fordetmeste mindre Partier Varer efter Omlastning i tyske, engelske eller hollandske Havne.

Udførsel til Norge fra Marseille: Mel 3 095 100 Kg., Gryn 7 584 Kg., Makaroni 3 073, Mandler 17 429 Kg., nedlagte Frugter 1 688, Oljer 261 024 Kg., Gummi 7 836 Kg., Lakrits 550 Kg., Kork 7 080 Kg., Vin og Likører 8 100 Liter, Sten- og Jordarter 10 000 Kg., Oker 71 032 Kg., Sæbe 1 092 Kg., Diverse: saltet Kjød, Fisk, Tobak, Grønsager, Trøfler, Farvestofte 2 155 Kg.

Importen af Træ var i 1896 betydeligt mindre end i 1895. Paa Grund af høie Priser paa Produktionsstederne og mindsket Behov har Importørerne begrændset sine Opkøb til det absolut nødvendige, hvorhos man har kunnet falde tilbage paa Saldo fra 1895, skjønt ogsaa i sidstnævnte Aar Importen i det Hele var ubetydelig fra alle Produktionssteder. Selvfølgelig har ogsaa den høie Told sin store Indflydelse tilligemed andre vexlende Aarsager.

Importen af Stokfisk opgives til over det Dobbelte mod i 1895, men for Tran angives en Nedgang af ca. 1 500 Kg. Som nævnt kan dog disse Tal ikke tages som angivende den virkelige Import fra Norge.

Forretningerne paa Marseille viser i sin Helhed noget bedre Resultater end i 1895. Saavel Skibsfarten som Vareomsætningen er tiltaget, som fremgaar af nedenstaaende Tal:

1896 . . .	16 290 Skibe dr.	10 548 261 Ton med	5191 557 Ton Varer.
1895 . . .	15 958 — "	9 700 000 " -	4 923 294 " —

Forøgelse	332 Skibe dr.	848 261 Ton med	268 263 Ton Varer.
-----------	---------------	-----------------	--------------------

Dampskibene er tiltaget med 590, dr. 829 690 Ton samt 256 284 Ton Varer, men Seilskibene aftaget med 258, hvorimod deres Drægtighed er tiltaget med 18 570 T. og Mængden af Varer med 11 979 Ton.

De ankomne Skibe var saaledes fordelt paa de forskjellige Nationer:

England 604 Skibe dr. 1 038 030 Ton, Spanien 419, 312 476, Italien 440, 182 518, Østerrige-Ungarn 236, 175 717, Grækenland 256, 158 788, Holland 81, 129 265, Tyskland 67, 92 294, Sverige og Norge 71, 44 315, Rusland 27, 30 292, Danmark 33, 24 110, Tyrkiet 26, 22 665, Diverse 4 Skibe dr. 11 250 Ton.

De forenede Riger indtager samme Plads som i 1895, da Ordenen var den samme, undtagen at Østerrige-Ungarn kom efter Grækenland og Rusland efter Danmark og Tyrkiet.

Af særlig Interesse for Distriktet er det Dekret af 21 Oktober 1896, hvorved italienske Skibe atter befries fra den extra Kaiafgift, som i flere Aar har været paalagt dem som Repressalier.

Blandt vigtigere i Aaret bestemte Havnearbeider kan nævnes en ministeriel Beslutning om at forøge Dybden i Marseilles Havn. Kun i de ydre Havnebassiner overstiger Dybden 7 Meter, og Uleiligheden har i den senere Tid været stærkt følt. Et Beløb af 200 000 frcs. er beregnet for dette Arbeide, som ventes at ville blive færdigt i Løbet af dette Aar.

Paa norske Skibe paamønstredes 130 og afmønstredes 128 Mand. 3 Mand rømte.

Af Hyrebeløb hjemsendtes til Norge 450 frcs.

Konsulatets Adresse er No. 21 rue Dieudé.

Claes Peyron.

Smyrna.

Aarsberetning dateret 29 April 1897.

Af norske Skibe ankom fra fremmede Havne til Hovedstationen i Ballast 5 dr. 5 758 Ton, hvilke afgik til fremmede Havne med Ladning.

Af svenske Skibe ankom 8 dr. 4 693 Ton.

De forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet er i Aaret gaaet betydelig ned, hvortil Grunden maa søges i, at vi ikke har regulære Dampskibslinier, der kan konkurrere med de udenlandske, som er oprettet paa de fleste større Steder i Europa og er i Hænderne paa mægtige Dampskibssagenter, der har lagt Beslag paa saagodtsom hele Udførselen fra Smyrna. For vore Skibe er der kun Plads, naar Oplaget af Varer er saa stort, at de regulære Linier ikke kan udskibe dem, eller naar der er Anledning til at fragte Varer paa tjerne Lande, hvorpaa endnu ikke findes direkte Linier. Vanskelighederne ved Losning og Lastning skræmmer vel ogsaa vore Redere fra at sende sine Skibe hid. Der ankom af Dampskibe til Smyrna:

Danske 22, 25 822 Ton, engelske 253, 311 929, franske 105, 319 961, græske 353, 126 912, hollandske 31, 38 509, italienske 59, 73 863, norske 5, 5 758, russiske 156, 331 756, svenske 2, 1 886, tyrkiske 445, 236 624, tyske 58, 68 778, østerrigske 206, 230 587, tilsammen 1 695 Skibe dr. 1 772 385 Ton, og af Seilskibe: Græske 307, 25 668 Ton, italienske 14, 7 403, tyrkiske 389, 44 263, tilsammen 710 Skibe dr. 77 334 Ton.

Aaret begyndte under ufordelagtige Forhold for Smyrna og Provindsen Anatolien med næsten fuldstændig Stagnation i Exporten af de vigtigste Artikler, saasom Opium, Byg, Hvede, Oliefrø, Rosiner og Valonea, der udgjør Landets Rigdom. Grunden hertil er dels de sørgelige politiske Forhold i Tyrkiet, dels den Mængde Raastoffe, som Landet producerer, og som synker i Værdi. En Forandring til det Bedre indtraf dog sidst i Juni

Maaned, da den nye Høst, som begyndte at vise sig paa Markedet, bevirkede større Kjøbelyst i Udlandet. Der findes her saagodtsom ingen Industri, som kan erstatte de Tab, der opstaar, hvis Jordbruget slaar feil eller Efterspørgselen efter disse Produkter er langsom.

Ikke destomindre maa Aaret siges at have givet et temmelig godt Resultat. Høsten i Lilleasien var god middels i Kvalitet og Kvantitet, og gav Befolkningen en vis Velstand, der forøgede Konsumtion af europæiske Varer. Exporten af Byg og Bønner var fordelagtig.

Smyrnas Handel led af den i Tyrkiet herskende Krise samt Spekulation i Børspapirer; men Stedet har dog været det mindst prøvede af alle i Orienten, og Kjøbmændene her efterkom i det Hele sine Forpligtelser.

Exporten af Korn mødte mange Vanskeligheder paa Grund af de usædvanligt høie Fragter. I September og Oktober steg Sortehavsfragterne til 25—30 frcs. pr. Ton, og det viste sig snart, at dette Forhold vilde virke paa herværende Export af Korn. Disse abnorme Fragter kan vistnok tilskrives den stærke Efterspørgsel efter Korn i England, men tillige Hungersnøden i Indien, hvis udtømte Forraad i Hast maatte fyldes.

Kornexporten herfra i 1895 var i Ton: Hvede 960, Bønner 19 150, Mel 3 800, gul Mais 520, hvid Mais 820, Byg 131 020.

De Egne i Orienten, der især egner sig til Dyrkning af Oliven, er Kreta, Mytilene og Provindsen Anatolien med Hovedplads Smyrna. I denne Provinds er der kun to Fabrikker, der drives med Damp. De talrige Møller drives i Regelen meget primitivt. Paa Mytilene er derimod mange og vel installerede Fabrikker, som hver for sig fabrikkerer 30 000 Kg. Olie daglig. Paa Kreta er en vel ordnet Fabrik for Madolie. Den i Tyrkiet i Regelen tilvirkede Olie kommer under Kategorien Maskinolie. Madolie er sjelden og accepteres ikke af Europæerne. Grunden til Oliens Sletthed er Forbudet mod at aabne Fabrikkerne og Møllerne før $\frac{1}{10}$ af de indhøstede Oliven er overtaget for Statens Regning. Herved nødes Eierne til at lade Frugterne ligge i 20—30 Dage, inden de knuses. Her i Landet bliver derhos Oliverne pisket ned i Stedet for at plukkes og sorteres, hvilket kræves for at faa fin Madolie; derhos ødelægges derved de mindre Skal, og man kan kun hvertandet Aar paaregne rigeligere Høst.

Af olieagtige Frø, Sesam og Valmue, er Exporten herfra ca. 30 000 Ton pr. Aar. Ligesaa udføres meget Opium, der staar i Forbindelse med Valmuen, og hvoraf Høsten anslaaes til 3 500—4 000 Couffes (à 80 Kg.). Priserne var fra frcs. 19.50—28.50 pr. Kg.

Vallonea er et af de vigtigste Jordprodukter i Lilleasien; denne Artikel har stor Interesse for de to Jernbanelinier, der fører fra Smyrna til det Indre af Landet samt for Arbeidsbefolkningen, der hele Aaret er sysselsat med at rense og sortere de forskellige Kvaliteter, og ligesaa for de utallige Dampskibe, der laster for de forskellige Dele af Europa. Aarets Høst af Vallonea var 82 000 Ton. Priserne var pr. Ton for vanlig Vare 120—130, engelske 200—250, udvalgt 275—350 frcs. Der udførtes 57 900 Ton, hvoraf til England 26 000. Middelfragterne var til England fra 15 sh. pr. Ton, Østerrige 20 frcs., Tydskland og Holland 25 frcs. pr. Ton.

Bomuldshøsten i Anatolien var god. Det meste solgtes til Spanien. Priserne var fra frs. 46.50—48 pr. 50 Kg. f. o. b. Høsten i Adanas Distrikt var mindre. Denne Bomuld har gule Flekker, hvilket formindsker dens Værdi, som er ca. 44 frs. pr. 50 Kg. f. o. b.

Figentræet skaffer en stor Del af den jordbrugende Befolkning Op- hold, ligesaa Haandværkere og den lokale Smaaindustri, der sysselsætter sig med Tilvirkning af Kasser, Indpakning m. M. af Frugterne. Disse sendes i Regelen til Europa, Amerika og Australien i større eller mindre Kasser efter først at have undergaaet en speciel Behandling, som bestaar i at sortere, fladtrykke og nedlægge dem. I de senere Aar er man dog begyndt at exportere Figen i Sække uden først at lade dem undergaa Beredning. Høstens Værdi kan anslaaes til 10.6 Mill. frs. Exporten anslaaes i de senere Aar til ca. 18 000 Ton.

Exporten af Rosiner tiltager. Af saakaldte Sultaniner udførtes i 1890—94 29 000 Ton og af røde Rosiner 15 100 Ton. Af Aarets Høst, til Værdi ca. 22 Mill. frs., blev 40 pCt. ødelagt eller skadet af Regn i Slutningen af September.

Industri. Tilvirkningen af saakaldte Smyrnamatter er saagodtsom den eneste Industri, der er Gjenstand for større Export. Exporten var i 1396 2 350 Baller eller ca. 715 000 Kg. til Værdi ca. 6 Mill. frs. Priserne er fra 11—29 frs. pr. Kvadratmeter.

Importen til Smyrna var i 1896 af Værdi 73 $\frac{1}{4}$ Mill. frs. Blandt de vigtigste Artikler kan nævnes:

Alkohol (spritholdige Drikke, Øl, Vin, Cognac, Rum og Likører) 347 000 frs., hvoraf fra Rusland 280 000, Tyrkiet 49 900, Østerrige-Ungarn 12 200, Frankrige 4 900.

Bly 417 000 frs., Italien 166 000, England 126 000, Frankrige 120 000.

Bomuldsmanufakturur og Garn 3 234 800 frs., England 1 938 000, Østerrige-Ungarn 730 800, Tydskland 452 400, Frankrige 174 600, Holland 41 700, Grækenland 25 300, Italien 15 000.

Bygningstømmer 8 613 300 frs., Sverige 67 700, Tyrkiet 5 040 000, Rumænien 2 100 000, Østerrige 1 113 000, Rusland 171 000, Grækenland 150 000, England 39 300.

Cement og Kalk 306 000 frs., Frankrige 304 000, Belgien 2 000.

Droger, kemiske og Apotekervarer, Mineralvand etc. 543 600 frs., England 157 200, Frankrige 123 300, Italien 99 000, Østerrige-Ungarn 56 400, Ægypten 52 000, Tydskland 19 200 m. m.

Glasvarer 1 648 000, Østerrige-Ungarn 525 600, Belgien 135 300, Frankrige 95 000, Tyrkiet 30 000.

Indigo og Cochenille 361 000 frs., Frankrige 168 000, England 146 900, Ægypten 47 000.

Jern i Stænger, Knipper, Jernbjelker for Bygninger 2 208 800 frcs., England 1 706 800, Sverige og Holland m. fl. 502 000.

Kaffe 3 847 000 frcs., Frankrige 2 041 700, England 873 300, Østerrige 238 400, Italien 433 300.

Kortvarer, Blik- og Jernvarer 3 600 000, England 1 251 500, Frankrige 633 000, Østerrige 566 000, Tydskland 388 500, Holland 240 400, Belgien 85 700, Italien 67 000, Rusland 33 000, Amerika 32 000.

Klæder, færdige, 668 500 frcs., Østerrige 610 000, Tydskland 64 500, England 6 000.

Klæde 2 548 700 frcs., England 1 261 000, Østerrige 500 500, Frankrige 414 700, Grækenland 233 300, Tydskland 130 900.

Kobber 250 600 frcs., England 210 000, Tyrkiet 25 000, Frankrige 14 400.

Klipfisk 582 800, England 447 200, Grækenland 42 500, Tyrkiet 34 300, Frankrige 31 000, Rusland 10 000 m. fl.

Læder og Huder 3 265 000, Frankrige 2 588 000, Italien 313 000, Ægypten 110 000, Rusland 98 000, Østerrige 82 000 m. fl.

Marmor 160 000 frcs. fra Italien.

Pap og Papir 589 000 frcs., Østerrige 449 600, Italien 46 700, Frankrige 40 650, Holland 15 000 m. fl.

Petroleum 1 475 000 frcs., fra Rusland.

Planker og Bord 1 262 000 frcs., Sverige 40 000, Rumænien 1 060 000, Tyrkiet 132 000, Østerrige 70 000.

Porcelæn 198 000 frcs., Frankrige 178 000, Østerrige 15 000 m. fl.

Silke 682 000 frc., Frankrige 366 000, Italien 144 000, Tyrkiet 132 000, Ægypten 29 000.

Soda 1 403 000 frcs., England 768 000, Frankrige 422 600, Belgien 212 000.

Stenkul 2 054 000 frcs., fra England.

Spiger 753 600 frcs., Frankrige 292 000, England 256 000, Belgien 88 000, Holland 80 000, Østerrige 35 000, England 25 700.

Smør 1 918 000 frcs., Tyrkiet 1 071 000, Rusland 564 000, Frankrige 228 000, Italien 27 500, England 28 000.

Staal 232 800 frcs., Østerrige 123 360, England 38 600, Holland 42 400, Tydskland 14 000.

Tegl 245 000 frcs., Frankrige 185 000, Italien 60 000.

Fyrstikker 551 598 frcs., Østerrige 522 470, Italien 26 650.

Vævneder i Almindelighed 11 748 000 frcs., England 6 012 000, Italien 3 360 000, Frankrige 2 572 000, Amerika 588 000, Østerrige 279 000, Tyrkiet 203 000, Tydskland 140 000, Grækenland 85 000 m. fl.

Uldvarerer og Garn af Uld 3 707 000 frcs., England 2 564 000, Frankrige 420 000, Italien 140 000, Østerrige 59 000.

Øl 101 600 frcs., Østerrige 48 360, Frankrige 44 310, Tydskland 4 410, England 3 990.

Zink 145 900 frcs., Belgien 131 350, Holland 48 000, England 10 000.

Af Jern, hvorunder Stangjern, T Jern, Jern i Knipper etc., indførtes fra Sverige og Belgien 2 700, fra England 8 344 Ton, ialt til Værdi 2 208 800 frcs. Stangjern, der udgjør $\frac{3}{4}$ af Importen, indføres fra Sverige, England og Belgien. Priserne var for bedste svenske Kvalitet £ 10. 5 sh., engelsk do. £ 6. 5 sh., belgisk £ 5. 14 sh. pr. Ton. Det svenske Jern anvendes her næsten udelukkende til Tilvirkning af Hestesko og Søm, der hidtil saagodtsom har været et Monopol i Hænderne paa ca. 50 Familier, bosat i Smyrna og Omegn. Forsøg paa at indføre færdige Hestesko er endnu ikke kommet istand af Hensyn til disse Familier, der finder sit Udkomme i denne Tilvirkning.

I 1895 indførtes til Smyrna (i Kg.): Cerelas en fer 470 000, Spiger 1 228 000, Jerntraad 394 000, Jernrør 385 000, Staal 175 000, Stangjern m. M. 4 762 000, T Jern 874 000, Værktøi og Maskindele m. M. 1 417 050, Jernblik 214 000, Jernarbeider i Almindelighed 808 430, Plader 736 284.

Trælastimporten til Smyrna var omtrent som i 1895. Importen af Bord fra Galatz i de sædvanlige Dimensioner 3—4"×10, 11, 12 og 13" Bredder i Længder fra 12—15 Fod, opgik til ca. 19 000 Kbm., der betingede 27 frcs. pr. Kbm. i Smyrna. Via Galatz forsynede Baron von Popper i Wien Smyrna med ca. 6 000 Kbm. Træ, der anvendes til Bygninger og Kasser, til følgende Priser:

	Tykkelse	45 %	25 mm.	à	fres.	47	pr.	Kbm.
		15	- 18	„	- „	48.50	-	„
		10	- 12	„	- „	50	-	„
	Frugtkasser	1	15	- 9	„	- „	54	- „
			15	- 7	„	- „	61	- „
Bredder:	<u>10 %</u>	<u>10 %</u>	<u>15 %</u>	<u>15 %</u>	<u>15 %</u>	<u>15 %</u>	<u>10 %</u>	<u>10 %</u>
	20 Cm.	22 Cm.	25 Cm.	28 Cm.	30 Cm.	33 Cm.	36 Cm.	39 Cm.
	Længder:		80 à 90 % — 4 Meter.					
			10 - 20 - — 3 —					

Fra Triest ankom ca. 5 000 Kbm. firkantet Virke i Dimensioner fra 3"×4" til 8"×8", der naaede en Pris af 38 frcs. pr. Kbm. Dette Firkantvirke er ujevnt ophugget og kan ingenlunde i Kvalitet sammenlignes med, hvad der exporteres fra Sverige og Norge.

Træimporten fra Distrikterne omkring det sorte Hav opgik til ca. 2 000—2 800 Kbm., der leveredes til samme Priser og Dimensioner som fra Triest.

Fra Sverige ankom to Trælaster paa ialt 2 200 Kbm. firkantet Virke, 525 Kbm. saget Vare og 90 000 Meter høvlede Bord. Det svenske Træ, der strax vakte almindelig Opmærksomhed ved sit vakre Udseende og solide Kvalitet, har bevirket mange Forsøg paa at indføre svensk og norsk Træ i stor Skala, men Udfaldet heraf vil bero paa Priserne. Man nøier sig her med billig Vare paa Bekostning af Kvaliteten. Hvis man forøvrigt betænker, at det meste af Træet, der indføres til Smyrna, anvendes til Frugtkasser, sees det let, at man fremfor alt maa se paa Billigheden. Dog kan altid nogle Trælaster aarlig sælges her, naar bedre Konjunkturer indtræffer og de politiske Forholde bliver lysere.

Fyrstikker. I 1896 solgtes her ca. 40—50 Gros svenske Fyrstikker, og Salget maa snarere siges at være til end. aftaget. Hvis Tilgangen af svenske eller norske Fyrstikker i Smyrna skulde kunne bringes frem, maa Priserne nærme sig de belgiske Stikkers, der her paa Pladsen sælges til 63—65 frcs., medens de svenske betinger 77—78 frcs. pr. Kasse med Zinkbeklædning. Kvaliteten er vistnok ikke den samme, men man giver ringe Agt derpaa. For at kunne konkurrere hersteds med de udenlandske Fabrikater i Almindelighed, hvoraf de østerrikske har Fortrinet, maa vor Tilvirkning af Fyrstikker nærme sig de sidstnævnte baade i Udseende og Pris.

Et mindre Parti Hesteskosøm indførtes ogsaa over Sverige til Smyrna.

Fra Norge kun mindre Partier Fiskelevertran, Sprit og Konserver.

Importen fra Sverige og Norge hindres i høi Grad ved Mangel paa direkte Kommunikationer. Vore Handelsvarer er allerede i og for sig dyre og bliver ved flere Omlæstninger endnu vanskeligere at sælge.

Forrige Aar udførtes herfra til Sverige og Norge endel Matter Figen, Rosiner, Olivenolie, Smergelsten og Opium.

Udførselen fra Smyrna i 1896 kan anslaaes til en Værdi af 98 Mill. frcs. Blandt de fornemste Artikler kan nævnes:

Bomuld 3 556 410 frcs. til Spanien, Italien, Østerrige, Grækenland og England, Figen 10 600 000 til England, Amerika, Østerrige, Frankrige og Tydskland, Valonée 15 000 000 til England, Østerrige-Ungarn, Rusland og Italien, Byg 10 550 000 til England, Frankrige og Belgien, Lakritsrod 2 800 000 til de forenede Stater og Frankrige, Matter 7 000 000 til England, de forenede Stater, Frankrige m. fl., Opium 4 200 000 til de forenede Stater, England, Holland og Østerrige, Olivenolie 1 450 000 til England, Frankrige og Tydskland, Rosiner 22 000 000 til England, Østerrige, Frankrige, de forenede Stater og Holland, Smergelsten 946 000 til England, Rusland, de forenede Stater, Holland og Tydskland, Tobak 1 532 000 til England, Holland, Rusland og Østerrige.

Agenter. Skjønt Smyrna ikke er i samme brydsomme Stilling som Konstantinopel, findes der dog en vis usund Affærsstilling, som paalægger

Exportørerne i Europa største Forsigtighed ved Forretningers Afslutningsherstds. Det er umuligt for de europæiske Fabrikanter at arbejde direkte med Kjøberne paa herværende Plads, og især gjælder dette de Indfødte. Direkte Forbindelser har vist sig farlige i flere Tilfælde.

En Agent er saaledes nødvendig.

Han bør ikke befatte sig med Inkasseringer, hvilket kan anbetroes en Bank. Dette indeholder ikke Mistro mod Agenten, men Kjøberen tvinges herved til at betale ved Terminens Udgang. Til Banken maa der betales eller protesteres. Under nærværende vanskelige Forhold bør dog Agenten være forsynet med Fuldmagt til at give Hænsstand med Betalingen, hvis nødvendigt. Det er altid uheldigt at sætte Nogen i Konkurs, og under de nærværende Forhold vilde det være Daarskab. Agenten bør fremfor alt være hæderlig. En samvittighedsløs Agent kan altid bedrage den, som han repræsenterer. Han bør kjende Pladsen vel. At fordre, at han er i Besiddelse af Formue, er urimeligt. Hans Gjerning er altfor vanskelig og tung til, at en Person med Kapital skulde lægge sig derpaa. Under de nærværende politiske Forhold er Agentens Mission meget vanskelig. Han maa være forsigtig, uden at overdrive; han bør kunne formaa Kjøberen til at støtte ham. Med et Ord, han maa udvikle megen Finhed parret med Fasthed.

Beyrouth. Høsten af Korn var i det hele god, men Priserne i Europa lave. Exporten fra Beyrouth, Sidon, Tyrus, Caifa, Tripolis og Lattaquie var ca. 50 000 Ton, hvoraf det Meste gik til Liverpool. Frost skadede Apelsiner, Citroner, Figen og Dadler. Oliven dyrkes nu mere end før, ligesom mere Omhu anvendes paa Oliens Rensning. Afkastningen af Olie i Beyrouths, Tripolis's og Naplus Distrikter var ca. 4 000 Cantar — 1 Cantar = 256.4 Kg. — til Værdi ca. $1\frac{1}{2}$ Mill. frcs.

Vinhøsten var god. Paa de vestlige og østlige Skrænter af Libanon vedbliver Vingaardene at udbrede sig. Det er kun paa Sletten og de Steder, der er underkastet Tiende, at man har formindsket Dyrkningen. Da Regjeringen ikke vil tillade, at Tienden erlægges in natura eller forlade sit fordelagtige System, selv vilkaarligt at vurdere Høsten, har der været Tilfælde, hvor Vindyrkerne, af Fortvivlelse over denne uretsfærdige Behandling, selv har været tvunget til at oprykke Vinstokkene. Vinhøsten anslaaes for 1896 til en Værdi af 450 000 frcs.

Dyrkningen af Morbærtræet og Silkeavl er tiltaget meget i Syrien. Høsten af Silke var i 1896 god. Exporten var 4 335 Baller à 100 Kg. Først i Markedet solgtes Silken til 35—37 frcs. pr. Kg., som sank til 33—35 frcs. i December. Værdien af hele Exporten anslaaes til ca. 13.2 Mill. frcs.

Af T o b a k høstedes $\frac{1}{2}$ Mill. Kg.

Den indenlandske Industri bestaar væsentlig kun af Tilvirkning af Vævestofte af Silke, Halvsilke, Uld og Halvuld samt Bomuld, brocherede eller ubrocherede med Guld og Sølv, f. Ex. Gardiner, Portierer, Divaner, Matter, Skjærf etc., der udgjør en Specialitet for Landet og utvivlsomt indtager første Plads inden det ottomanske Rige. I Detail sælges tynde men gode Silkegardiner, brocherede med Guld, for 20—50 frcs. pr. Luft, tykke Halvsilkegardiner 5 Meter lange, $1\frac{1}{2}$ Meter brede til 22—30 frcs. pr. Luf; de samme, men tyndere, til 10—15 frcs.

En anden Gren af den indenlandske Industri, der fortjener Opmærksomhed, er en Del Snedkerarbeider, hvis Produkter, skjønt ei tilvirket med samme Nøiagtighed som i Europa, dog ikke mangler en vis Elegants og har den Fordel at være betydeligt billigere.

H a n d e l e n. Værdierne var i 1896 følgende (i Millioner frcs.):

	1894.	1895.	1896.
Export	18	15	17
Import	51	38	43
Handelsrørelsen i Almindelighed .	69	53	60

De fornemste Exportartikler var:

Aprikoskærner og Pasta 280 000 frcs., Citroner og Appelsiner 200 000, Cokoner 400 000, Frugter, tørre, Figen etc. 260 000, Grønsager 16 000, Jordbeg 260 000, Lakritsrod 280 000, Olivenolje 260 000, Skind og Huder 240 000, Silke 13 000 000, Snadkerarbeider (Mosaik og Perlemor) 120 000, Tobak 150 000, Vævneder af Uld og Halvuld 650 000, Vævneder af Hel- og Halvsilke 850 000, Uld 1 150 000, Vaaben, antike Sager etc. 300 000, Vin 130 000, Æg 150 000, Æggehvide og Blomme 300 000.

De fornemste Exportartikler betingede følgende Priser i frcs. pr. 100 Kg.

Aprikoskærner og Pasta 80 à 85, Citroner og Appelsiner (pr. 100 St.) 1 à 2.50, Coconer 200 à 250, Frugter, tørre 28 à 31, Jordbeg 60 à 65, Lakritsrod 20 à 25, Hvede 19 à 21, Byg 8 à 9.50, Olivenolje 55 à 60, Silke 3 400 à 3 600, Uld, vasket 150 à 173, Uld, uvasket 90, Æg (pr. 100 Stkr.) 2 à 4, Æggehvide 250 à 450.

I m p o r t e n i 1896 opgik til en Værdi af 43 Mill. frcs., hvoraf 20 Mill. paa England, 6½ paa Østerrig-Ungarn, 5½ paa Tydskland, 4 paa Frankrige samt 2 Mill. paa Italien. Følgende var de vigtigste Artikler:

Alkohol, Rum, Likører etc. 1 000 000 fra Frankrige og Belgien, Bygningsmateriel 1 150 000 fra Østerrige og Caramanien, Biscuits, Bonbon etc. 100 000 fra Frankrige og Damaskus, Bijouterivarer, Uhre af Guld- og Sølv, Ædelstene; m. m. 475 000 fra Frankrige m. fl, Droger 260 000 fra Frankrige, Tyskland, Østerrige og Belgien, Fez 850 000 fra Østerrige, Garn af Uld, Bomuld, Traad 2 500 000 fra England, Tydskland, Schweiz og Østerrige, Huder af Bøfler 150 000 fra Indien, Kaffe, Rio, 1 000 000 fra Marseille og Triest samt Yemen, Klæder, færdige, 360 000 fra Østerrige og Tydskland, Kobber 395 000 fra England, Belgien og Frankrige, Kortvarer, Quincaillerie, Jernvarer, Spiger m. m. 270 000 fra England, Frankrige, Tydskland og Belgien, Læder 635 000 fra Frankrige, Italien, Tydskland, Grækenland og Østerrige, Mel 350 000 fra Rusland og Ungarn, Møbler, Rammer m. m. 136 000 fra Østerrige og Tydskland, Marmor 210 000 fra Italien, Porcelæn og Fajance 190 000 fra Frankrige, Tydskland, Italien, England, Østerrige og Japan, Ris 1 100 000 fra Ægypten, Rangoon, Japan og Italien, Silke og Halvsilke 1 060 000 fra Frankrige, Schweiz, Tydskland, Østerrige og Italien, Stenkul 1 000 000 fra Frankrige, England og Belgien, Tougværk 70 000 fra England, Tydskland, Østerrige og Belgien, Klæde 1 600 000 fra Østerrige, England, Tydskland og Belgien, Pap, Papir, Bøger, Karton m. m. 510 000 fra Frankrige, Tydskland, Østerrige og Italien, Possementmagerarbeide, kunstige Blomster, Hatte, Paraplyer, Parasoller, Skotøi m. m. 880 000, Sukker 1 800 000 fra Østerrige, Ægypten, Frankrige og Italien, Vævneder, hel- og halvuldne og af Bomuld

19 300 000 fra England, Frankrige, Belgien, Tydskland, Østerrige og Italien, Vævner af Lin 160 000 fra Belgien, Tydskland, England og Østerrige, Zink, Jernblik 90 000 fra Belgien og Frankrige.

I 1896 ankom til Beyrouth 843 Dampskibe dr. 782 129 Ton samt 2 245 Seilskibe dr. 67 881 Ton, deraf intet norsk men tre svenske Dampskibe.

Herman Zethelius.

Kapstaden.

Aarsberetning dateret 30 Juni 1897.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Bruttofragter. £
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	4	4 209	-	-	4	4 209	-	-	4 806
- Norge til Vicekonsulsstationerne	32	24 952	-	-	32	24 952	-	-	30 016
- Sverige til Hovedstationen	14	10 800	-	-	14	10 800	-	-	14 226
- Sverige til Vicekonsulsstationerne	58	40 808	-	-	58	40 808	-	-	56 464
- andre Lande til Hovedstationen	48	32 197	-	-	48	32 197	-	-	42 169
- andre Lande til Vicekonsulstationerne . .	84	59 042	2	2 775	86	61 817	-	-	97 379
Ialt	240	172 008	2	2 775	242	174 783			245 060
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Hovedstationen	15	7 914	49	34 292	64	42 206	-	-	9 395
» andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	25	22 587	151	106 590	176	129 177	-	-	7 159
Ialt	40	30 501	200	448 882	240	171 383			16 554

For Havari eller Ordre anløb 10 dr. 8 338 Ton.

Af svenske Skibe ankom 48 dr. 27 290 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen £ 144. 2. 6, ved Vicekonsulsstationerne £ 419. 5. 8, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen £ 209. 12. 4. Af svenske Skibe ved Hovedstationen £ 22. 5. 5, ved Vicekonsulsstationerne £ 60. 2. 4, hvoraf tilfaldt Generalkonsulen £ 30. 1. 2. Ialt tilfaldt Generalkonsulen £ 406. 1. 5. Expeditionsafgifter, norske £ 6. 3. 6, svenske £ 1. 8. 10.

Vor Skibsfart paa Distriktet har vist en stor Fremgang, idet Antallet af norske Skibe er tiltaget med 113 dr. 92 781 Ton.

Fragterne steg i Aaret betydeligt, og der betaltes sidst i Aaret for Kullaster fra England indtil 18 sh. pr. Ton, og for Trælaster fra Østersøen ca. 70 sh. pr. Std. Fragtmarkedet er i det Hele forbedret.

Jeg maa fremdeles advare Skibsredere mod at tegne Certepartier, hvori ikke bestemte Laste- og Lossedage er indtaget.

Skibe ankommer ofte, om ikke for det meste, til sydafrikanske Havne med Certepartier, hvori Tiden for Losningen er stipuleret ved en Klausul, lydende som følger: „The vessel to discharge according to custom of the port“ eller „the vessel to discharge as customary“ eller „with usual days for discharge“ eller lignende Klausuler, og har det ofte hændt, at Skibe paa Grund af Overblokering i Skibsfarten har maattet vente længe paa Dispatch, for hvilket Tidsspilde de efter sine Certepartier ei kan fordre nogen Erstatning. Dette har især været Tilfældet med Port Elizabeth, hvor Skibe ofte maa ligge og vente længere Tid, inden de faar Dispatch, og maa Rederne betale for saadant Ophold, idet bestemte Opgaver om Losningsdage ikke har været indtaget i deres Certepartier. Kapstaden har hidtil været fri for saadant, og Skibe, som er ankommet hid, har i Almindelighed erholdt hurtig Dispatch, men i den senere Tid har det hændt, at Skibe har maattet vente længere end sædvanligt, inden de er kommet ind i Dokken, og siden, naar de er indkommet, har Losningen ofte gaaet langsomt paa Grund af, at Lastemodtagerne ei har taget imod Lasten, saa snart som den har kunnet losses fra Fartøiet.

Dette har dog kun hændt i enkelte Tilfælde, men disse Disputer vilde strax blive bilagt, hvis Certepartierne indeholdt bestemte Opgaver om Tiden for Losningen og ikke bestemte et saa vigtigt Punkt med en saa vidtstrakt og alt betydende Form som „according to custom of the port“ eller lignende.

I Port Elizabeth, som er en aaben Red, maa Losningen ske i Pramme, og det er ofte vanskeligt at anskaffe et tilstrækkeligt Antal Pramme for hurtigt at losse Fartøiet, og naar Lastemodtagerne kan paavise, at Feilen for, at Fartøiet tilbageholdes, ei ligger paa deres Side, er det umuligt for Kapteinerne at fordre Erstatning for unødigt Ophold.

Efter Sædvane i Havnene hersteds har Postbaadene med Passagerer Fortrinnet for alle andre; derefter kommer Lastedampskibe og sidst Seilskibe, som losses i den Tur og Orden, de er ankommet.

Paa Grund af Dr. Jamesons Indfald i Transvaal er Publikums Tillid til dette Land for en stor Del forsvundet og Forretningsforbindelserne dermed aftaget; dog er Importen tiltaget paa Grund af den uhyre Indvandring. Exporten er ogsaa tiltaget, dog mest paa Grund af forøget Afkastning af de Transvaalske Gruber, der har givet større Udbytte end nogensinde, dels fordi nedsat Arbejdsløn for de Indfødte har muliggjort Drift af før udrivværdige Gruber, dels paa Grund af forbedrede kemiske Processer. Det

antages derfor, at Guldproduktionen i Transvaal i den nærmeste Fremtid vil blive betydelig forøget. Da Koloniens Handel for en stor Del beror paa Transvaal, har dette ogsaa indvirket paa Tilstanden hersteds. Ved Aabningen af de nordlige Lande, Matabeleland og Moshoualand, hvormed Koloniens Jernbanenet er bleven forbundet, har Koloniens Jernbaner givet ligesaa godt Udbytte som forrige Aar. Varerne til Transvaal gaar vistnok nu især over Delagoa Bay, Pretoria og Natal—Pretoria Banerne, men dette er mere end opveiet ved Banerne til Mashoualand, og naar hele Strækningen af Jernbanen mellem Mapeking, sidste Station i Nord paa Koloniens Baner, og Bulawayo, Hovedstaden i Matabeleland, er færdigbygget, vil Trafiken forøges ved, at alt Gods til Bulawayo maa sendes derover, især hvis de der opdagede Gruber viser sig lønnende.

Exporten af Koloniens Produkter i 1896 var £ 16 951 838 og Importen £ 17 935 039, heri indbefattet Transit fra og til Nabostaterne.

Blandt Exportlande for uforædlede Trævarer staar Sverige først, hvorimod Norge udfører de fleste forædlede Trævarer til Kolonien. Samme Kvalitet som før blev ogsaa indført sidste Aar, nemlig for det meste dels 3 a og 4 a, og den væsentligste Størrelse af Planker, der her er gangbar er 3"×9", Gulvbord de sædvanlige Dimensioner eller 1"×6" nominelt.

Af Fyrstikker indførtes ikke meget fra de forenede Riger i 1896 paa Grund af den høje Beskyttelsestold, som Kolonien paalægger den indførte Vare, nemlig 2 sh. pr. Gros Æsker indeholdende ikke over 100 Stikker og 4 sh. pr. Gros Æsker indeholdende over 100 til 200 Stikker. Et stort Selskab er dannet, som nu har opkjøbt de øvrige Fyrstikfabriker, som før eksisterede i Kolonien, og driver dette Selskab sin Virksomhed i Nærheden af Kapstaden, hvor moderne Maskinerier er opsat, og da det bedste Materiel anvendes, kan de tilvirke en Vare, der meget vel kan sammenlignes med den indførte. For denne Fyrstikfabrik er en Nordmand Chef.

Møbler, som man har forsøgt at importere fra de forenede Riger, har dog ikke vist sig hensigtsmæssige, og Resultatet har ikke været udmærket, da de østerrigske Møbler, især Stole, er billigere og mere afholdt hersteds.

Bygning af nye Jernbaner i Kolonien paagaar med stor Iver.

Emigranter tilstrømmer med hver hidkommende Baad, men de fleste bliver efter noget Ophold her meget skuffet. De i europæiske Blade saa ofte forekommende Artikler om den lysende Tilstand i Sydafrika har lokket mange, men naar de er ankommet hid, har de udfundet sin Feiltagelse. De eneste, som her har kunnet paaregne Arbeide, er Haandværkere, saasom Snedkere, Murere, Smede, Blikkenslagere, Malere og Maskinarbeidere. Disse kan altid faa Sysselsættelse og høi Løn. Af Kontorister, Butikfolk og Ingeniører er Kolonien overfyldt, og mange unge Mænd gaar her uden Sysselsættelse, og i mange Tilfælde maa Mænd af Dannelse og god Familie for at fortjene sit daglige Brød antage Kropsarbeide eller andre Arbeider under, hvad de har været vant til i Hjemlandet. Jeg maa derfor paa det stærkeste fraraade mine Landsmænd at hidreise uden at have tilstrækkelige Penge, som sætter dem istand til at kunne ernære sig en Tid, indtil de kan sætte sig ind i Forholdene og fuldkommen lære sig Sproget, og selv

da er det vanskeligt at faa Sysselsættelse paa Grund af, at saamange Personer af alle mulige Slags Nationer daglig hidkommer. Haandværkere kan dog, som før nævnt, altid paaregne Sysselsættelsen.

Værdien af Artikler, der berører de forenede Rigers Export, og som er indført til Kapkolonien i 1895 og 1896 til Forbrug i de forskellige sydafrikanske Stater var følgende:

	1895.	1896.
Cement	£ 30 427	£ 37 697
Dynamit og Sprængstoffer	- 489 269	- 537 706
Jernmanufakturvarer	- 801 232	- 926 616
Jern og Plader	- 273 419	- 261 357
Maskiner	- 1 336 144	- 1 702 650
Maltdrikke	- 87 387	- 102 869
Ost	- 48 497	- 52 005
Smør (Margarin iberegnet)	- 100 852	- 139 579
Spritvarer	- 232 728	- 253 897
Trævarer, uforædlede	- 198 990	- 167 712
— forædlede	- 219 855	- 227 420
Fyrstikker	- 4 400	- 4 586
Agerbrugsredskaber	- 70 401	- 96 086

Af disse Artikler indførtes fra Norge og Sverige:

Jernmanufakturvarer fra Norge £ 292, fra Sverige £ 676, Trævarer, uforædlede, fra Norge £ 16 923, fra Sverige £ 145 291, Trævarer, forædlede, fra Norge £ 80 670, fra Sverige £ 49 633, Møbler fra Sverige £ 12, Fyrstikker fra Sverige £ 327.

Følgende Tal viser Værdien af de fornemste Landes Export til Kapkolonien i 1896: Europæiske Lande:

Fra Storbritannien £ 12 807 332, Tydskland £ 1 102 088, Sverige £ 198 493, Holland £ 167 839, Norge £ 98 590, Belgien £ 317 233, Danmark £ 1 963, Frankrige £ 127 837.

Ikke europæiske Lande:

Fra de forenede Stater £ 1 739 053, Brasilien £ 365 652, Natal £ 122 916, Mauritius £ 323 554, Ostindien £ 205 226, Australien £ 114 197.

I 1896 udgjorde Importen og Exporten følgende Beløb i £:

Import. De forenede Stater 1 739 053, Belgien 317 233, Danmark 1 963, Frankrige 127 837, Tyskland 1 102 088, Holland 167 839, Italien 4 988, Norge 98 590, Sverige 198 493, Portugal 9 007, Rusland 18.

Export. De forenede Stater 88 160, Belgien 38 268, Frankrige 23 148, Tydskland 38 422, Holland 11 632, Sverige 44.

Værdien af de fornemste fra Kapkolonien exporterede Artikler var i 1896:

Angora-Haar £ 572 230, Diamanter £ 4 646 487, Guld £ 8 252 543, Huder £ 76 808, Kobbermalm £ 218 422, Ged- og Faareskind £ 319 408, Strudsfjær £ 519 539, Uld £ 1 874 555, Vin £ 23 544.

I min Rapport for 1895 er specificeret de Afgifter, der her gjælder for de forskjellige Varer samt Havneudgifter.

Den Toldforening, der før bestod mellem Kapkolonien og Orange Fristaten, er fornyet ved en Konference, der er holdt i Bloemfontein, hvorved bestemtes, at den gamle Toldtarif skulde forandres. Jeg vedlægger derfor den nye nu gjældende Toldtarif.

Blandt Kvæget raser endnu den før omtalte „Rinderpest“, der nu ogsaa er indtrængt i Kolonien.

Helbredstilstanden har i Aaret været meget tilfredsstillende.

A. Ohlsson.

Paris.

Aarsberetning dateret 30 Juni 1897.

Ingen direkte Søfart har fundet Sted mellem de forenede Riger og Paris. En saadan Forbindelse skulde dog kunne indledes, da Seinefloden i de sidste Aar er gjort seilbar for temmelig store Dampskibe, dels ved Opudringer, dels ved Bygning af flere større Sluser. Der er ogsaa regelmæssige Dampskibsforbindelser mellem London og Liverpool og Paris, paa hvilke Linier Trafiken opretholdes af dertil specielt byggede Lastedampskibe paa 5—600 Tons D. V. For Tiden foreligger for Deputeretkammeret et Forslag om ved en Kanal at gjøre Seinen seilbar op til Paris for Skibe indtil 5 M. 90 Cm. Dybgaaende, saa at de største saadanne, som nu ved sædvanligt Tidevand kun kan gaa til Rouen, skal kunne komme helt op hertil. Den af Kammeret nedsatte Komite har afgivet en gunstig Rapport, hvorefter Paris skulde kunne være „Port de Mer“ ved Udstillingen 1900, hvis Forslaget strax blev behandlet og antaget. Kanalen skulde have sit Endepunkt ved Clichy, en af Paris' Forstæder, hvor der skulde bygges Dokker med et Omfang af 40 Hektarer og Kaier af 6 430 Meters Længde. Udgifterne beregnes til ca. 150 Mill. frcs., og et Selskab er villigt til at antage sig hele Arbeidet uden Bidrag af Staten mod Ret til i 99 Aar at oppebære høist frcs. 3.25 pr. Ton af alle op- og nedgaaende Skibe. Det er dog tvivlsomt, om Forslaget vil blive antaget af Kammeret, da der er mange stridige Interesser ved Sagens Løsning.

Da Paris ikke staar i direkte Forbindelse med de forenede Riger findes her ikke statistiske Opgaver over de Produkter, som derfra hid indføres og her konsumeres, idet Toldbehandlingen sker i de Havne, hvor Varerne losses.

Imidlertid kan det siges, at for en af de forenede Rigers Hovedartikler, Trævarer, Afsætningen i 1896 var meget god og til stigende Priser. Bygningsvirksomheden har nemlig været særdeles livlig og turde blive det end mere under de nærmest kommende Aar paa Grund af Udstillingen i 1900. De forberedende Arbejder dertil er allerede begyndt, ligesaa turde der snart begyndes Arbejder paa „Le Chemin de fer metropolitain“, en underjordisk Jernbane, som skal krydse Paris i alle Retninger og er beregnet at koste ca. 130 Millionnr. Jernbanen er vistnok ei endnu endelig voteret, men vil uden Tvivl snart blive det, da den maa være færdig, ialfald delvis, til Udstillingen i 1900.

Til disse storartede Arbejder vil selvfølgelig behøves meget Træ og Jern. Af det sidste anvendes dog nu til saadanne Bygningsforetagender hovedsagelig indenlandsk Vare, og svensk Jern bruges kun til finere Arbejder. Forbruget af svensk Staal er derimod meget tiltaget i de sidste Aar, især her i Paris, hvor der er talrige Velocipedfabriker, som sætter stor Pris paa Staal af svensk Tilvirkning.

Betræffende Konsumtionen af Fødevarer, indførte fra de forenede Riger, maa det siges, at Vildt fra Norge til visse Tider paa Aaret har ganske god Afsætning. Ligesaa tiltager hersteds Forbruget af Fiskekonserver, mest Ansjovis.

Ost fra Sverige er ogsaa begyndt at indføres i større Skala siden forrige Aar og synes at vinde adskillig Bifald, efterat den nu tilsidst under store Vanskeligheder har kunnet indarbeides paa Markedet.

Da, efter hvad jeg har erfaret, dansk Herregaardssmør har ganske god Afsætning i „les Halles Centrales“ hersteds, vilde muligens svensk og norsk Smør af samme Finhed og Sort her kunne finde Marked. Forsøg bør dog til en Begyndelse kun ske med mindre Kvantiteter. Saadanne Salg af friske Fødevarer bør altid ske saaledes, at Afsenderen sætter sig i Forbindelse med en „facteur des Halles Centrales“. Disse facteurs er edsvorne Auktionsholdere ved Hallerne, og hver saadan har sin Specialitet. De kjøber imidlertid aldrig i fast Regning og opgiver aldrig paa Forhaand nogen Pris, thi Prisen beror udelukkende paa den større eller mindre Tilførsel for Dagen og kan variere meget. Prisberegningerne bør derfor heller ikke baseres paa Resultatet af et eller et Par Salg, men paa flere successive, gjort til forskjellige Tider.

I 1896 har et Firma hersteds indkjøbt et temmelig stort Parti norsk Is, som er skibet over Dieppe; Prisen skal have været fra 13.50 pr. Ton cif Dieppe og Kvantiteten mindst 10 000 Tons. Dette bør bemærkes, da i de 8 foregaaende Aar det nævnte Firma, der er det største hersteds i denne Branche, udelukkende har forsynet sig dels med kunstgjort Is herfra, dels med Is fra Schweiz, og Grunden dertil er den, at for en ti Aar siden den norske Is blev altfor dyr. Den kostede da frcs. 18—20 pr. Ton cif Nordfrankrige, og til disse Priser var det umuligt at konkurrere med den kunstige og den schweitziske Is, men hvis den norske Is fremdeles kan sælges til frcs. 13.50 cif Dieppe, er det meget muligt, at Importen deraf ikke alene kan holdes ilive, men ogsaa vil tiltage, da dens Kvalitet langt overgaar de to andre Sorter, og den foretrækkes af Konsumenterne selv til højere Priser.

Konsulatet benyttes temmelig meget, dels ved skriftlige Forespørgsler fra Personer i Hjemlandene, dels af herværende og gennemreisende Landsmænd, der behøver Oplysninger og Raad. Efter Opgave fra Politiprefekten var der sidst i 1896 indskrevet 450 Nordmænd og 1045 Svenske. Der raader ganske betydelig Fattigdom inden den arbejdende Klasse af de herboende Nordmænd og Svenske, især til visse Tider af Aaret, da der er Mangel paa Arbeide. Takket være den herværende svensk-norske Understøttelsesforening mildnes den dog betydeligt, dels ved kontant Hjælp (ca. 4 000 frcs. aarlig), dels ved at Mange, som ønsker det, hjemsendes paa Foreningens Bekostning eller faar Reisehjælp til andre Steder, hvor de haaber at faa Arbeide. I saa Fald bevilger Jernbaneselskaberne paa Generalkonsulatets Begjæring halv Fragt. I 1896 blev 27 Personer paa denne Maade afsendt hjem eller til andre Lande.

Gustaf Nordling.

Galatz.

Aarsberetning dateret 25 Juli 1897.

Fra fremmede Lande ankom 10 norske Dampskibe dr. 10 187 Ton, hvoraf i Ballast 4 dr. 4 084 Ton. Heraf til Hovedstationen 4 dr. 3 774 T.

Til fremmede Lande afgik 10 norske Dampskibe dr. 10 187 Ton, hvoraf i Ballast 1 dr. 859 Ton. Heraf fra Hovedstationen 4 dr. 3 774 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedstationen frcs. 295.05, ved Vicekonsulsstationerne frcs. 476.90. Expeditionsafgifter, norske frcs. 14.10.

Ingen svenske Skibe ankom.

Rumæniens økonomiske Stilling har ikke været gunstig. Høsten var god, men de store Prisvariationer øvede en ugunstig Indflydelse. Skibsfarten i Donaumundingen ved Sulina var dog større end før og udgjorde i 1896 1794934 Ton.

Det norske Flag var repræsenteret paa Donau med 5 Dampskibe dr. 6 155 Ton. Den norske Skibsfart har været følgende:

1887: 7 Dampskibe dr. 7 750 Ton, 1888: 13, 13 800, 1889: 12, 11 519, 1890: 26, 29 215, 1891: 20, 34 455, 1892: 42, 49 005, 1893: 36, 40 810, 1894: 18, 20 480, 1895: 10, 16 376, 1896: 5, 6 155.

Nogen speciel Grund til denne Nedgang har ikke kunnet konstateres. Konsulatet antager, at Oprettelsen af et specielt Agentur i Donau for vor Skibsfart kunde sætte Liv i samme i disse Farvand.

Dampskibenes Gjennemsnitsdrægtighed var i 1896 1329 Ton (engelske Register)-og for norske Dampskibe i Gjennemsnit 1251 Ton mod i 1891 1188 og i 1887 1107 Ton.

Skibsfartsafgifterne i Sulina var i 1896 frcs. 2506137. Minimumsdybden ved Sulinaundingen har i Aaret ikke været under 24 eng. Fod.

Paa de fornemste Grunde i Sulinaarmen har Minimumsdybden været: I Marts 17' 9", April—Mai 18' 6", Juni, August, Oktober, November 19' 9", September 20', Juli 20' 3", December 21'.

Nedre Donau har ikke været tilfrosset i Vinteren 1896—97.

Udførselen over Sulina var i 1896: Korn Hekt. 39514500, Mel og Affald Kg. 27375400, Uld Kg. 178400, Ost Kg. 155842, Tøndestav Kg. 2256400, Stkr. 4439600, Furutræ Stkr. 672640, m. c. 203612, Vin Kg. 244000, Brændevin Kg. 410500, Nødder 44500, Ærter 658500, Huder 38675, Kvæg Stkr. 575, Diverse 24321 Tons.

Af Kornudførselen gik over Braila ca. 32 Mill. Hekt., Galatz 5.4 Mill., fra Bessarabien og Dobrudja 1.7 Mill.

Indførselen bestod af engelsk Kul Ton 264450, Cokes T. 3670, tysk Kul Ton 31013, tyrkisk T. 90, Cokes T. 589, russisk Petroleum Kg. 7651920, do. i Kasser T. 6000. Den meste russiske Petroleum er Transit til Bulgarien og Serbien.

Kurser. London 3 Mdr. Dato 25.10, Cheque 25.20, Paris 3 Mdr. Dato 99.75, Cheque 100.30, Tydskland 3 Mdr. Dato 122.70, Cheque 123.67.

Rumæniens Indførsel i 1896 var frcs. 304534500 og Udførselen frcs. 265618400. I Indførselen deltog Østerrige—Ungarn med 28.33 %, Tydskland 25.56 %, England 19.36 %. Udførselen foregik væsentlig til Belgien, 28.52 %, heri indbefattet Transit til Tydskland, England 28.43 % og Østerrige—Ungarn 15.87 %.

De væsentligste Indførselsartikler i 1895 var Textilvarer 34 %, Metalvarer 24 %.

Norge og Sverige figurerer i denne Statistik kun med rent ubetydelige Tal.

Middelpriser for Korn i Galatz og Braila var for Hvede frcs. 15, Rug 9, Mais $7\frac{3}{4}$, Byg $7\frac{1}{2}$, Havre 9 pr. 100 Kg, f. o. b.

Fragterne til engelske Havne og Kontinentet varierede mellem 8 sh. 6 d og 24 sh. fra Donauhavne og 7 sh. 6 d—20 sh. fra Sulima.

Havnen Constanza blev anløbet af 462 Skibe dr. 472267 Ton, hvoraf 124 engelske, 180 østerrigske, 4 franske, 7 tyske, 23 græske, 61 italienske, 1 spansk, 2 norske, 60 tyrkiske.

Beholdningerne af Korn fra 1896 er ringe. Høsten 1897 er tildels skadet ved Regn og ventes at blive middelmadig.

Sundhedstilstanden er tilfredsstillende.

Paa Grund af Oversvømmelse er Vandstanden i Donau høiere end i de sidste 25 Aar.

S. Mendl.

La Paz (Bolivia).

Aarsberetning dateret 7 Mai 1897.

Bolivias Regjering forhandler endnu med Republiken Chili om at erholde en Zone ved det stille Havs Kyst til Oprettelse af en boliviansk Søhavn; saalænge Tacna og Arica-Spørgsmaalet ikke er løst mellem Peru og Chili, er det ikke sandsynligt, at Bolivia vil have Fremgang i denne Henseende. Erhvervelse af en Søhavn er selvfølgelig af største Vigtighed for dette Land, thi uden saadan er intet virkeligt Fremskridt muligt.

Hverken Jernbaner eller Telegrafer er oprettet i 1896. Den forrige Regjering var meget forsømmelig i saa Henseende, og der ventes nu meget af den nye.

I Industri og Agerbrug er intet større Fremskridt at berette. De to Bryggerier i La Paz gjør godt Øl, hvilket næsten har standset Importen af fremmed Øl, især norsk, hvoraf meget indførtes i tidligere Aar. Der er ogsaa oprettet flere Brænderier i La Paz, der fabrikere Alkohol af ca. 22 Grader, der stærkt konsumeres af Indianerne. Den væsentligste Produktion af Høisletterne bestaar af Potetes, Byg og en Slags indisk Ris, og de lavere Dele af Landet frembringer Hvede, Mais og alle Slags Grønsager og Frugter. Paa Grund af den dyre Transport og de lange Distancer, udføres intet til Kysten, men konsumeres i Landet. Faar og Kvæg er tildels talrige og billige, men der holdes ikke store Flokke til Klipping af Uld, og det Lille, der samles, tjener til Beklædning af den indiske Befolkning.

Uhyre Mængder af Kvæg skal findes paa de store Sletter i det fjerne Øst, men af Mangel paa Veie og Føde paa Veien kan de ikke sendes til Landets Centrum. Et Stykke Kvæg skal i disse Egne være værd ca. 10 shillings. Vicunas, der var overflødige i Antal for ca. 20 Aar siden paa Høisletterne og Fjeldene, forsvinder næsten ganske, da de dræbes i Masse af Indianerne paa Grund af sit Skind, der er meget efterspurgt til Tæpper etc. Chinchillas, hvis Pelsværk er saa kostbart i Europa, findes paa Høisletterne. Et lidet Skind deraf er værd 1 £ og mere, men de jages saa stærkt, at de snart vil forsvinde.

Landets fornemste Produkt er det værdifulde India Rubber, der sælges i Europa og Amerika under Navn af „Fine Para and Mollando“ til

ca. 3 sh. 6 d pr. lb. Denne fine Kautschuc frembringes især i den tropiske Del øst for La Paz kaldet Mapiri, Beni og Madre de Dios Floderne. Produktionen for 1896 anslaaes til ca. 40 000 spanske Kvintaler til Værdi £ 500 000.

Cocablade. Ingen Forandring er at notere i Produktionen af denne Droge. Værdien af Cocain er stadig gaaet ned i Europa, hvilket har standset Exporten dertil. Hvis den indiske Befolkning aftager i Bolivia, hvilket synes tvivlsomt, vil Konsumtionen ogsaa aftage betydeligt i Landet selv.

Bolivias Kaffe er nu vel indført og kjendt i Europa. Den opnaar høieste Pris, hvorved Planterne vil kunne forøge sine Anlæg. Hele Produktionen i 1896 anslaaes til 40 000 Kr., hvoraf $\frac{1}{3}$ forbruges i Landet.

Sukker og Ris dyrkes i smaa Mængder, men Transporten er for dyr til Forsendelse.

Grubedrift. Tilstanden i det bekjendte Mineraldistrikt Huanchaca vedbliver at være utilfredsstillende, og det er muligt, at Selskabet maa standse. Sølvminerne i Oruro, Potosi og Colquechaca synes at dække Udgifterne. Tin og Kobber lønner sig bedre end før. Guldminerne er endnu meget forsømt.

De faa Varer, der indføres fra Sverige og Norge, kommer sædvanlig over Hamburg og indgaar til Toldboden som tyske Varer.

Theodore Böttiger.

Moskwa.

For Moskwas Handel og Industricentrum er Stillingen i Jordbruget og hos den dermed sysselsatte store Bondebefolkning afgjørende. I 1896 var Høsten vistnok ikke slet, men Priserne lave og Bøndernes Kjøbeevne derfor mindre samt Handelen i Bomulds- og Uldvarer trykket, hvilket atter virkede paa Hendelen med Droger, Farver, Olier og Kemikalier. Derimod var der fuld Sysselsættelse i andre Industrigrene, som Maskinfabriker, Støberier, Lokomotiv- og Vognfabriker, der har at gjøre med Ruslands i den sidste Tid enormt udviklede Kommunikationsvæsen. Handelen besværedes af stor Pengemangel og høi Vexeldiskonto (indtil 8 %). Mangelen paa Betalingsmidler har medført, at der her gribes til Hjælpemidler, der er forbundet med Ubehageligheder og Tab for Betalingsmodtagerne. Saaledes gives almindelig som Betaling afskaarne, først efter 6—12 Mdr. forfaldne Coupons af Værdipapirer, ved hvis Vexling opstaar et Tab af $\frac{1}{2}$ — $\frac{3}{4}$ %.

Ruslands Import af de betydeligste Artikler var i 1896 af Værdi (i Tusinde Rubler): Korn og Poteter 286, Ris 655, Mel 324, Grønsager 456, Apelsiner, Citroner, Pomerantser 3166, Frugter og Bær 1688, Capers,

Oliven 414, Nødder, Mandler, Pistazier 1244, Confect 2127, Kryddernelliker 1118, Anis 201, Caffé 5014, Cacao 825, The 18943, The over Irkutsk 17273, Tobak i Blade 1902, Cigarer 641, Humle 579, Arrak, Rum etc 933, Druevine paa Fad 5333, i Flasker 2701, Mineralvand 773, Kogsalt 184, Ost 611, Smør 413, Fisk, fersk 952, marineret & Caviar 1190, saltet og røget undt. Sild 123, Sild 9941, Dyr, alleslags 2167, Gjødningsstoffer 1192, Horn og Klover 459, Dyrefedt 2326, Olie og Oliesyre 150, Parafin, Vaseline 2568, Læder (Huder) uberedte 7833, beredte 3548, Huder, alle Slags 5343, Lædervarer 677, værdifulde Træsarter 413, Korketræ, ubearbejdet 1765, Træarbejder, Bøddkerarbejder 156, Snedker og Dreierarbejder 1866, Hø og Straa 75, Plantedele og Frø 653, levende Planter 1274, Bygningsmateriel 2571, Ædelstene, Halvædelstene og Koraller 1275, Stene af alle Slags undtagen Ædelstene 1999, Pottemagerarbejde 1009, Fayenze- og Porcelænsvarer 1249, Glasvarer (Speile) 473, Glasvarer 1677, Stenkul og Torv etc. 13144, Kokes, 2716, Tjære, Harpix 3352, Harpins 2308, Benzin og Terpentint 256, Gummi 8756, kemiske Produkter og Mineralier 12938, Olier: fede Planteolier 5090, Cocos- og Palmeolie 569, vellugtende Olier 457, Garvestoffer 1825, cosmetiske Varer 895, Farver og Farvestoffer 15253, Metaller, ubearbejdede 64275, derunder Jern 29508, Blik 3654, Staal 9680, Kobber, Aluminium 9319, Tin 2020, Bly 4208, Zink 1841, Guldarbejder 497, Sølvarbejder 535, Metalarbejder af Kobber og Messing 2540, Støbejern 1746, Jern og Staal 8395, Blik 1815, Traad 1983, Vaaben 794, Ljæer, Sigder, Spader 2359, Instrumenter for Haandværkere 2376, Maskiner og Redskaber 59851, deraf Lokomotiver 9491, Landbrugsmaskiner og Redskaber 5830, mathematiske, fysikalske og telegrafiske Instrumenter med Tilbehør 3277, Uhrmagervarer 4770, Musikinstrumenter 2627, Papirmasse og Cellulose 2448, Skrivpapirvarer 7297, Billeder og Bøger 2161, raa Bomuld 62371, raa Jute 3274, Hør og Hamp 152, raa Silke, Coconer 7456, Uld, ukjæmmet, uspundet 9214, kjæmmet og spundet 12133, Bomuldsgarn 3416, Jutegarn 329, Silke, spundet, Sysilke, ufarvet 3069, farvet 449, Bomuldsvarer 2162, Lin- og Hampevarer 1621, Uldvarer 4905, Tøi, Baand etc. af Silke 1490, af Halvsilke 290, Lærredstøi og Klæder 674, Galanteri- og Toiletartikler 1826.

Nishnyer Messen i 1896 gav mindre Omsætning end i 1895. Udførselen af Varer til Markedet var 177 Mill. Rubler, og der solgtes for 153 Mill. R. Ved Fuldendelsen af det russiske Jernbanenet gaar Messen tilbage i Betydning.

A. Winkel.

Monrovia (Liberia).

Aarsberetning dateret 2den August 1897.

Ingen norske eller svenske Skibe ankom.

I Aaret 1896 var Handelen i en god Tilstand, men Aaret sluttede med et Prisfald for næsten alle Liberias Produkter. Palmekjærner fra \$ 1 pr. Bushel

(56 eng. lbs.) til 75 Cts., Palmeolie fra 25 til 20 Cts. pr. Gallon; Piasava og Ginger er kun nominelle, Liberia Kaffe, det fornemste Landmandsprodukt, er faldt fra 18 sh. i December 1896 til 5 sh. pr. eng. lb. i Juni 1897 og nogle af de fremmede Handelshuse hersteds nægter ganske at købe Kaffe. Denne Tilstand har bragt Handelen til at standse. Det eneste Handelshus fra de forenede Riger (N. & A. T. Co., Christiania) har allerede lukket sine Faktorer og forladt Republiken med betydeligt Tab af Kapital, medens andre har formindsket Antallet af sine Faktorer ved Kysten.

Foruden de sædvanlige engelske og tyske Postbaade fra Liverpool og Hamburg vil fra 20 Januar 1897 et fransk Dampskib paa Tilbagereise til Havre og Bordeaux anløbe for Fragt og Passagerer, men tager ikke Post.

Den lovgivende Forsamling vedtog i sidste Samling, Decbr. 1896 og Januar 1897, nogle Forandringer i Republikens Toldsatser, der traadte i Kraft 18 Januar 1897, men først blev trykt og udgivet af Statsdepartementet i sidste Halvdel af Mai 1897. De er følgende:

Før 18 Januar 1897. Efter 18 Jan. 1897.

Gin og Rum af enhver Styrke . . .	£ 0.75 pr. Gallon.	£ 1.50 pr. Gallon.
Øl, Stout, Ale, Rødvín, Vin . . .	- 0.50 " —	- 0.75 " —
Al anden Vin, Champagne etc. . .	- 1.00 " —	- 2.00 " —
Brændevin, Cognac, Wisky, Likører . . .	- 1.00 " —	- 2.00 " —
Bladtobak, Krudt	- 0.05 eng. $\mathcal{L}$.	- 0.10 eng. $\mathcal{L}$.
Messingkjedler	- 0.05 " —	- 0.10 " —
Salt	- 0.05 pr. Cwt.	- 0.10 pr. Cwt.
Cutlasses og Billhooks	- 0.25 " Dusin.	- 0.37 " Dusin.

Export.

Piassava (Fibre) fri £ 0.¼ pr. eng. $\mathcal{L}$

Sektion 7 af Skatteloven lyder herefter saaledes:

„Afgifterne for Detailsalg af Drikkevarer er herefter £ 200 aarlig. Kasser Gin, Demijohns Rum eller Kvantiteter Drikkevarer paa 3 Gallons og mere kan sælges under En Gros Salg License mod en Afgift af £ 300 aarlig. Detaillister af Varer, Auktionarier, Advokater, Læger eller fremmede Haandværkere eller „craftsmen“ betaler en Afgift af £ 25 i Guld aarlig“. Disse Afgifter er dels nye, dels betydelig forhøiet.

I Industrien er ingen Bedring, da den fuldstændige Mangel paa Kapital har Liberias Indvaanere, og Statens tomme Kasse har bevirket en Stilstand i alle Foretagender, der ikke kan ventes bedret i en nær Fremtid.

Hvis den liberiske Nation vilde bestemme sig til at aabne Landet ved at tilstaa Europæere at eie og besidde fast Eiendom i Republiken, saa at der vilde blive nogen Sikkerhed for Anbringelsen af fremmed Kapital, vilde Liberia snart komme ud af sine Vanskeligheder og kunne betale den fremmede Gjæld, der plager Staten saameget.

M. A. Aenmey.

St. Petersburg.

Skrivelse dateret 19/31 August 1897.

Paa Grund af Notitser i Aviserne angaaende russisk Lov om Cabotage Søfart, tillader jeg mig at meddele, at Tilkjendegivende herom ikke hidtil har fundet Sted i officielle russiske Blade. Hos vedkommende Myndigheder har jeg indhentet Underretning om at Loven antagelig vil blive publiceret i den nærmeste Fremtid og træder først i Kraft 1 Januar gl. St. Aar 1900. Den lyder i Oversættelse saaledes:

1. Cabotageskibsfart, d. e. Transport af Varer og Passagerer mellem russiske Havne ved et Hav samt russiske Havne ved forskellige Have er udelukkende forbeholdt russiske Undersaatter og Skibe under russisk Flag.
2. Transporten af Salt fra Havne ved det azowske Hav til Østersøen, er, indtil Videre bestemmes, tilladt Skibe under fremmed Flag.

Ifølge en af Finantsministeriet udfærdiget Bestemmelse vil fra Skibsfartens Aabning 1898 den toldfri Indførsel af udenlandske Varer til Mundingerne af de sibiriske Floder blive ophævet, og saadanne Varer blive fortoldet efter den almindelige for Europa gjældende Toldtarif med Undtagelse af Salt og Kul, der fortoldes efter de for Archangelsk gjældende Toldsatser, samt udenlandske Maskiner og Redskaber bestemt for Guldindustrien i Sibirien, der efter en af Ministeriet for Statsdomænerne og Finantserne for hvert enkelt Tilfælde givet Tilladelse kan indføres toldfrit ad nævnte Vei.

Indhold: Galatz S. 522. — Kapstaden S. 516. — La Paz (Bolivia) S. 524. — Lübeck S. 489. — Marseille S. 503. — Monrovia (Liberia) S. 526. — Moskwa S. 525. — New York S. 481. — Paris S. 520. — Smyrna S. 508. — St. Petersburg S. 499.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.,

No. 12.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1897.

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

Indberetning

fra cst. Generalkonsul P. Ottesen angaaende Faaremarkedet i Belgien.

(Dateret 27de August).

I en af mine tidligere Indberetninger til Indredepartementet angaaende Faaremarkedet i Belgien, har jeg nærmere redegjort for de af den belgiske Regjering under den 22de Januar d. A. fattede skjærpede Bestemmelser angaaende Indførslen af levende Dyr.

Jeg tillod mig bl. a. at anføre, at de i samme indeholdte Restrictioner mod Indførsel af levende Faar, efter hvad der paa Forhaand kunde dømmes derom, i Praxis neppe vilde komme til at lægge synderlige Hindringer iveien for Importen fra nærliggende Lande som Norge, medens man vistnok paa den anden Side kunde vente en betydelig Formindskelse i den argentinske Faareimport hertil. De skjærpede Bestemmelser kunde saaledes saagar komme til indirekte at vise sig gavnlige for vor Export paa Belgien.

Efterat nu Bestemmelserne har virket i ca. et halvt Aar, og man saaledes gennem den offentlige Statistik og paa anden Maade kan opgjøre sig en nogenlunde begrundet Formening om de deraf resulterende Forhold, glæder det mig at kunne meddele, at disse mine Antagelser er blevne fuldt ud bekræftede. Den argentinske Import er nemlig i Aarets forløbne første 7 Maaneder gaaet ned fra 25 950 Stykker i 1896 til kun 12 650 St. i 1897 eller en Formindskelse af ca. 100 p Ct. Paa samme Tid er den tyske Import, som i de senere Aar har været meget trykket af den fra Argentina ankommende Masseforsendelse, gaaet op fra 17 470 St. i 1896 til 35 150 St. i 1897 eller en Forøgelse af ca. 100 p Ct.

At denne enorme Svingning i Markedsforholdene for den væsentlige Del skyldes de nævnte Restrictioner, kan neppe være tvilsomt.

Den Risiko, som altid er tilstede for at Agerbrugsministeriet skal nægte at meddele den nødvendige Tilladelse til at indføre Faarene til angivelig

Opførdning, er nemlig først og fremst i langt højere Grad truende ligeoverfor udeneuropæiske Forsendelser, end ligeoverfor de europæiske, idet vedkommende Lov selv udtrykkelig udtaler, at Restrictionerne særlig er rettede mod hine. Det heder vistnok, at dette er begrundet i Vanskeligheden ved at kontrollere Sundhedstilstanden blandt Husdyrene paa disse fjerne Steder; men det er neppe dristigt at supplere denne Frygt med en Imødekommelse af Kravet paa Beskyttelse mod den oversøiske Overproduction.

Denne Risico, der eventuelt gaar ud paa, at det hele Parti — eller en større Del af samme — maa nedslagtes lige efter Ankomsten, er selvfølgelig saameget farligere for de Forsendelser, der — som de argentiske — paa Grund af Forholdenes Natur maa foregaa i store Mængder ad Gangen, end for mindre Partier, idet Priserne i hint Tilfælde uundgaeligt maa trykkes ned til et Minimum. En Nedslagting paa en Gang af f. Ex. 10 000 Faar — hvilket der her let kan blive Tale om — kan det herværende Marked nemlig ikke taale.

Dette Forhold med store Forsendelser fra Argentina er siden Lovens Ikrafttræden betydeligt forværret.

Tidligere blev nemlig Faar almindeligvis indførte som Suppleringslast til Dampskibsladninger, væsentligt bestaaende af Oxer; nu er imidlertid Indførslen af levende Hornkvæg fra oversøiske Lande helt forbudt, og man nødsages derfor almindeligvis til at forsende Faarene pr. hele Skibsladninger, hvilket med saa store Dampskibe, som der her er Tale om, vil sige ret mange Tusinder.

Priserne paa Faarekjød har i den forløbne Saison, paa enkelte Svingninger nær, holdt sig ret høje.

For en lønnende Export fra Norge til Belgien synes derfor Betingelserne iaar at være adskilligt gunstigere end forrige Aar og, efterat det engelske Marked er lukket for levende Faar, synes derfor Opfordringen til at udnytte dette Marked paa hensigtsmæssigst Maade at være dobbelt stærke.

Det er i denne Henseende tilfredsstillende at kunne meddele, at den største belgiske Faareimportør, Hr. Schmidt fra Verviers, har til Hensigt om kort Tid at reise til Norge for at foretage Indkjøb af Faar. Den Omstændighed, at man ifjor lod ham tilsende en stor Mængde undervægtige og for Export complet uskikkede Faar, hvilket paa visse Hold i Norge blev udnyttet som et Argument mod videre Forsøg paa norsk Faarexport hertil, har saaledes ikke paa nogen Maade betaget Importøren — den dengang direkte Skadelidende — Tilliden til Oparbejdelsen af et godt Marked i Belgien for norske Faar.

Man maa blot haabe, at de norske Opdrættere og Salgsmænd er fremsynte nok til at profitere af de ifjor høstede Erfaringer, saa at de Faar, som iaar frembydes til Salg for Export, virkelig ogsaa egner sig hertil. Saaledes som i forrige Aar at lade afsende for Export Faar paa 12—13 Kg. maa under alle Omstændigheder bringe Tab. Mindst 20 Kg. Slagtevægt bør Exportfaarene almindeligvis veie. Dog bør Faarene, dels af Hensyn til de ovennævnte Restrictioner og dels paa Grund af den tidligere omhandlede hertillands herskende

Smag — ikke være saa stærkt fedede, som man f. Ex. tidligere ønskede dem, der bestemtes for det engelske Marked.

Endvidere bør Sælgerne være opmærksomme paa, at jo tidligere de kan frembyde sine Exportfaar til Salg for de belgiske Kjøbere, desto bedre. Kunde disse allerede i Midten af September gjøre Regning paa at kunne begynde sine Indkjøb, vilde dette ganske vist bidrage meget til en heldig Udvikling af vor Export af Faar til Belgien.

P. Ottesen,
est. Generalkonsul.

Indhold: Indberetning ang. Faaremarkedet i Belgien.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.,

No. 13. udgivet ved Departementet for det Indre. - 1897.

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

Archangel.

Aarsberetning dateret 4/16 Juli 1897.

	Med Ladning,				I Ballast.				Tilsammen.		Bruttofragter Kr.	
	Seilskibe.		Dampskibe.		Seilskibe.		Dampskibe.				Seilskibe.	Dampskibe.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.		
I. Ankomne.												
Fra Norge til Archangel.	-		-	1 703	43	11 829	11	5 990	55	18 522	-	-
» andre Lande til Archangel . .	7	1 972	1	466	9	2 417	10	9 297	27	14 152	7 100	5 100
Ialt	7	1 972	2	1 169	52	14 246	21	15 287	82	32 674	7 100	5 100
II. Afgaaende.												
Til Norge fra Archangel	-		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
» andre Lande fra Archangel . .	58	16 008	23	16 456	1	210	-	-	82	32 674	294700	350900
Ialt	58	16 008	23	16 456	1	210	-	-	82	32 674	694200	350900

Af svenske Skibe ankom 4 dr. 1 055 Ton.

Optjent Bruttofragt paa Archangelsk var :

Norske Fartøier med Last ind eller ud.				
		Bruttofragtens absolute Beløb.	Bruttofragten pr. Reg.-Ton af Fartøi med Last.	
		Ant.	Beløb i Kroner.	Ant. Beløb i Kroner.
1896 :				
Indgaaende	9	12 200	3	3.89
Udgaaende	81	645 600	81	19.89
1895 :				
Indgaaende	3	10 200	3	9.33
Udgaaende	88	740 000	88	20.06
1894 :				
Indgaaende	9	11 700	9	3.68
Udgaaende	93	654 500	93	20.11
1893 :				
Indgaaende	10	13 900	10	3.68
Udgaaende	76	469 400	76	19.20
1892 :				
Indgaaende	11	12 320	11	4.20
Udgaaende	73	490 590	73	19.68

Af Paamønstringer foretoges ved Generalkonsulatet 8, af Afmønstringer 9.

Noget Rømningstilfælde anmeldtes ikke.

De erlagte Konsulatafgifter udgjorde: Af norske Fartøier S. Rb. 1 075.05, af svenske S. Rb. 34.78, tilsammen S. Rb. 1 109.83.

Expeditionsafgifterne udgjorde: For norske Expeditioner S. Rb. 73.65, for svenske S. Rb. 4.64, tilsammen S. Rb. 78.20.

Et norsk Seilfartøi strandede ved Treøerne og blev Vrag. Et norsk Dampskib, der havde indtaget Trælast i Kowda, blev under Udseilingen om Høsten læk som Følge af et Bundstød, og maatte sættes paa Grund. Et fra Trondhjem hidbeordret Dykkerdampskib udbedrede imidlertid Skaden og bragte Dampskibet i god Behold til Bergen.

Af de 23 norske Dampskibe, der i 1896 besøgte Archangelsk, indtog 1 Dampskib en Havrelast for Middelsbrough, Fragt 2 sh. f. Qvarter; 1 Dampskib en Last Lin for Dundee, 35 sh. pr. Ton, og et Dampskib foruden Trælast tillige Tjære og Havre for London. Alle øvrige Dampskibe indtog Trælast. Fragterne vare:

Antwerpen og Dieppe 50—55 frc., London 35—37 sh. 6 d, 30 sh. 6 d, Hull 35—37 sh. 6 d, Kings Lynn 41 sh., West Hartlepool 34 sh., Yarmouth 38 sh., Grimsby 35 sh. 6 d—35 sh.

Af de 59 norske Seilskibe, der besøgte Havnen, indtog 18 Last af Tjære og Beg. Alle øvrige norske Seilskibe indtog Trælast. Tjærefragterne vare:

Leith (August Maaned) 2 sh., London, Newcastle, Hull 2 sh. 3 d, Glasgow 2 sh. 4½ d—2 sh. 6 d, Liverpool, Sunderland, Peterhead 3 sh. 6 d, Belfast 2 sh. 6 d—2 sh. 9 d, Amsterdam 2 sh. 8 d.

Beg 1 sh. høiere. En Beglast til Genua 7 sh.

Trælastfragterne for norske Skibe vare:

River Thames (Stav) 38 sh. 6 d, Grangemouth 33—34—35 sh., Yarmouth 40—39—38 sh., Plymouth 43 sh. 6 d—37—38 sh., Southampton 40—38—39 sh., West Hartlepool 36 sh. 6 d, Dover 39 sh., Hull 35 sh., Cardiff 38 sh. osv.

Intet svensk Dampskib ankom i 1896 og kun fire Seilskibe, af hvilke 1 afgik til Glasgow med Tjære, Fragt 2 sh. 6 d, og de øvrige 3 med Trælast, Fragt til Liverpool 42 sh. 6 d, Ramsgate 41 sh. 3 d, Dieppe 54 frc.

De med Last ankomne 7 norske Seilskibe og 1 Dampskib bragte alle Salt eller Kul; Dampskibet tillige Stykgods.

Specificeret Opgave over de til Konsulatdistriktets samtlige Havne i 1896 ankomne Fartøier. Toldkammerets Opgaver:

Archangel.							
	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons	
Russiske . . .	27	15 660	37	10 838	64	26 498	
Svenske . . .	—	—	4	1 035	4	1 005	
Norske . . .	23	16 456	59	16 220	82	32 676	
Britiske . . .	130	106 421	3	954	133	107 375	
Tydske . . .	19	12 940	9	2 912	28	15 852	
Danske . . .	8	9 512	16	3 021	24	12 633	
Hollandske . .	8	6 911	2	626	10	7 537	
Ialt	215	167 900	130	35 226	345	203 626	

Onega.							
	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.		
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	
Russiske . . .	1	27	—	—	1	27	
Svenske . . .	1	474	1	216	2	690	
Norske . . .	2	743	6	1 051	8	1 794	
Britiske . . .	15	7 404	—	—	15	7 404	
Tydske . . .	3	694	—	—	3	694	
Ialt	22	9 342	7	1 267	29	10 609	

**

Soroka.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	—	—	1	322	1	322
Svenske	1	948	—	—	1	948
Norske	—	—	4	1 469	4	1 469
Britiske	12	9 185	—	—	12	9 185
Ialt	13	10 133	5	1 791	18	11 924

Kem.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	—	—	3	984	3	984
Norske	5	4 807	11	3 161	16	7 968
Britiske	12	10 867	—	—	12	10 867
Tydske	2	1 757	2	653	4	2 410
Danske	3	3 823	—	—	3	3 823
Ialt	22	21 254	16	4 798	38	26 052

Kereth.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	—	—	1	263	1	263
Britiske	5	4 089	—	—	5	4 089
Ialt	5	4 089	1	263	6	4 352

Kovda.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Svenske	1	392	—	—	1	392
Norske	5	2 200	1	124	6	2 324
Britiske	11	4 969	—	—	11	4 969
Ialt	17	7 561	1	124	18	7 685

Mesen.

	Dampskibe.		Seilskibe.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske	—	—	4	650	4	650
Svenske	1	474	2	404	3	878
Norske	1	434	5	842	6	1 276
Britiske	8	2 625	—	—	8	2 625
Tyske	4	1 524	—	—	4	1 524
Hollandske	1	444	—	—	1	444
Ialt	15	5 501	11	1 896	26	7 397

Summarisk Oversigt over de til Konsulatsdistriktet de sidste fem Aar ankomne Fartøier. Toldkammerets Opgaver:

1892.

	Damp.		Seil.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske . .	11	5 446	5	1 448	16	6 930
Svenske . .	9	7 484	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
Britiske . .	139	105 370	5	1 358	144	106 728
Tyske . .	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 . .	14	5 967	53	16 264	67	22 221
Svenske . .	3	2 400	14	4 410	17	6 810
Norske . .	33	24 277	106	34 714	139	58 991
Danske . .	3	3 246	15	3 604	18	6 850
Britiske . .	196	154 475	4	1 408	200	155 883
Tyske . .	24	6 909	9	3 273	33	10 181
Hollandske .	5	3 290	2	687	7	3 977
Ialt	231	159 128	178	52 744	409	211 872

1894.

	Damp.		Seil.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske . .	13	5 234	38	12 942	51	18 176
Svenske . .	6	3 950	12	4 092	18	8 042
Norske . .	20	12 510	119	36 064	139	48 574
Danske . .	1	564	25	4 988	26	5 552
Britiske . .	174	142 050	5	1 608	179	143 658
Tyske . .	21	14 326	7	2 292	28	16 518
Hollandske .	9	7 574	—	—	9	7 574
Franske . .	1	980	—	—	1	980
Ialt	240	187 188	206	61 986	451	248 174

1895.

	Damp.		Seil.		Summa.	
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.
Russiske . .	14	5 967	53	16 264	67	22 221
Svenske . .	3	2 400	14	4 410	17	6 810
Norske . .	33	24 277	106	34 704	139	58 991
Danske . .	3	3 246	15	3 604	18	6 850
Bristiske . .	196	154 475	4	1 408	200	155 883
Tyske . .	24	6 909	9	3 273	33	10 182
Hollandske .	5	3 290	2	687	7	3 977
Ialt	278	200 564	203	64 360	481	264 914

1896.

	Damp.		Seil.		Summa.	
	Ant	Tons	Ant.	Tons	Ant.	Tons.
Russiske . .	28	15 687	46	13 057	74	28 744
Svenske . .	4	2 288	7	1 675	11	3 963
Norske . .	36	24 641	86	22 866	122	47 507
Danske . .	11	13 335	16	3 121	27	16 456
Britiske . .	193	145 560	3	954	196	146 514
Tyske . .	28	16 915	11	3 565	39	20 480
Hollandske .	8	6 911	3	1 070	11	7 981
Ialt	308	225 337	172	46 308	480	271 645

Exporten fra Archangelsk til Udlandet (Norsk Finmarken ikke medregnet) var af følgende Omfang:

	1896.		1895
Linfrø	85 770	Pud.	215 867 Pud.
Havre	716 558	—	126 148 —
Lin	123 306	—	132 295 —
Tow og Codilla . . .	123 306	—	152 854 —
Tran	1 100	—	16 893 —
Terpentin	11 330	—	10 960 —
Oliekager	103 238	—	103 238 —
Tjære	97 776	Tdr.	71 383 Tdr.
Beg	15 824	—	13 319 —
Tunger	745	Dusin	950 Dus.
Skind og Huder . . .	20 150	Stkr.	11 922 Stkr
Matter	71 200	—	38 970 —
Trælast	100 118	Std.	87 956 Std.

Linfrø led under gennemgaaende flaae Priser. I Indlandet betaltes fra 95 Kopek til 1 Rubel pr. Pud., Paa det udenlandske Marked erholdtes i Holland 200—190 fl. pr. 2 040 Kg.; i England 29—30 sh. pr. 424 eng. Pd. f. o. b. Det exporterede Kvantum var kun ringe og udgjorde 130 000 Pud mindre end i 1895.

Havre. Ringe Kjøbelyst med gjennemgaaende yigende Tendents. Priserne vare i Vinterens Løb 45 Kopek, der om Sommeren gik ned til 40—38 Kopek. England betalte 8 sh.—7 sh. 9 d pr. 304 Pd. f. o. b. Senhøstes steg Priserne stærkt til Trods for den rige Høst i Amerika, sandsynligvis som Følge af Spekulation og ringe Loco af denne Vare. Der betaltes da op til 12 sh. pr. 304 Pd. Vologda Havre.

Linvarer fandt en ganske god Afsætning. Omsætningen skede til £ 25 10 sh. pr. Ton I Zabrak og £ 3 og £ 2 høiere for Kronesorterne f. o. b. Ogsaa under Sommeren var Efterspørgselen tilfredsstillende, dog vare de høiere Sorter vanskelige at afsætte. I Indlandet betaltes 34—36 Rubel pr. Berkovitz, kun 3 og 2 Rubels Differents i de høiere Sorter.

Tow og Codilla. Under hele Aaret livlig Efterspørgsel til stigende Priser. Til England f. o. b. £ 22—22 10 sh. for Tows $\frac{1}{2}$ I og $\frac{1}{2}$ II Sort pr. Ton. Til Frankrige Fr. 53—56 pr. 100 Kgr.

Tjære. Af denne Artikel exporteredes ca. 8 500 Tønder mere end i foregaaende Aar. Salgspriserne vare lave: 7 sh. 6 d—8 sh.—8 sh. 3 d. I Indlandet erhvervedes Varen til en Pris af S. Rb. 2.80—3.20 pr. Tdr.

Beg. Forretningerne i denne Vare var flaaue. Priserne holdt sig paa 3 sh. $7\frac{1}{2}$ d pr. Cwt. Priserne i Indlandet var 45—48 Kopek pr. Pud.

Trælasten var Gjenstand for stadig Efterspørgsel. Salgene pr. første aabne Vand begyndte paa vanlig Tid med:

£ 12	for I	Sorts $3'' \times 11''$	& 9"	Furuplanker.
- 9	"	II	—	Do. Do.
- 6	"	III	—	Do. Do.
- 4 + 10 à 5	"	IV	—	Do. Do.

med indtil 10 sh. extra for 9" & 11" Bord.

Smalere Furubord solgtes delvis til Belgien og Tyskland, delvis til England à ca.

£ 7	for 7-toms	usorteret.
- 6 15 sh.	" 6-	" —
- 6 5 sh.	" 5-	" —

Granplanker solgtes til England pr. første aabne Vand à

£ 6 15 sh.	for I	Sorts $3'' \times 11''$	& 9".
- 5 15 sh.	"	II	— Do.
- 5	"	III	— Do.

Granbord solgtes for en større Del til Holland à

£ 6	for 9-toms	usorteret.
- 5 10 sh	" 8-	" —
- 5	" 7-	" —
- 4 15 sh.	" 6-	" —
- 4 5 sh.	" 5-	" —

Priserne paa Furu forblev omtrent uforandret hele Sommeren. For Granplanker betaltes der ud paa Sommeren 5 sh. mere.

Salgene af Archangelsk Last pr. første aabne Vand 1897 begyndte tidligt, allerede i November, med 10 sh. høiere Priser end pr. fow. 1896 for Furuplanker, og 5 sh. høiere for Granplanker; men Efterspørgselen var saa stor, at Priserne snart yderligere steg med 10 sh. pr. Standard for Furuplanker og 15 sh. for Granplanker. Alle ovennævnte Priser gjælder f. o. b. Leverance.

Nedenstaaende Tabel udviser Hvidehavets Export af Træløst i sidste forløbne Femaar:

	Archangel.	Onega.	Soroka.	Kem.
1892	61 151	3 387	4 129	7 218
1893	68 351	3 006	5 834	8 918
1894	87 964	11 080	7 502	10 397
1895	87 956	5 362	7 121	9 300
1896	100 118	13 104	7 704	13 000

	Kereth.	Kovda.	Mesen.	Tils. Std.
1892	2 267	—	7 367	85 609
1893	1 331	—	5 487	92 829
1894	—	2 701	5 062	124 706
1895	2 189	7 300	8 524	127 752
1896	1 800	8 000	8 696	152 422

Foranstaaende Oversigt, der i det væsentlige hviler paa Opgaver fra Archangelsk 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 Statistiker ere ordnede efter forskellige Systemer, gjengives, i Lighed med tidligere Aar, et Uddrag af den ved Archangelsk Toldkammer førte samlede Statistik for Hvidehavets Havnes Export og Import, idet der dog ogsaa her skjælnes mellem Export og Import i videre Forstand og Export og Import til og fra det nordlige Norge.

Import.

Fra norsk Finmarken indførtes i russiske Fartøier:

I. Til Archangelsk i 243 Fartøier med Drægtighed 12 704 Tons: Fisk, saltet og tørret, 813 000 Pud, Værdi 710 227 Rub., Sild 103 823, 64 605, Salt 10 053, 2 238, Maskindele og Værktøi 750, 4 789, Kolonialvarer, Vine og Kaffe 470, 4 142, Brosten 2 915, 50, Huder 33, 677, Vildtskind og Peltsværk 13, 2 495, Møllestene og anden Sten 570, 603. Jern og Staal i ru Form 637, 1 032, Arbeider i Jern, Staal, Messing og Malm 1 650, 8 134, musikalske Instrumenter 8, 337, Strikkevarer (Triko) 3, 208, andre Varer 1 994 Rub., tilsammen 801 531 S. Rb.

II. Til Onega, Kem, Mesen, Suma og Soroka indførtes i 33 Fartøier med samlet Drægtighed af 1 019 Tons: Fisk, saltet og tørret, 65 635 Pud, Værdi 64 541 Rub., Sild 520, 285, Salt 1 566, 517, andre Varer 540 Pud, Værdi 2 052 Rub., tilsammen 67 395 S. Rb.

Samlet Import fra norsk Finmarken 868 926 S. Rb.

Fra andre udenrigske Steder, hovedsagelig fra England, indførtes:

I. Til Archangelsk: Korn 9 923 Pud, Værdi 4 500 Rub., Mais 139 251, 20 000, Ris 49, 160, Appelsiner og Limoner 1 085, 5 598, tørrede Frugter og Bær 97, 614, Konserver 28, 329, Kaffé 808, 11 904, The 315, 6 437, Vine og Brændevine 6 281, 30 900, Øl og Porter 170, 205, Salt 110 002, 24 563, Ost 37, 324, Vox 536, 6 925, Maskinremme 191, 7 914, Fayancevarer 27, 354, Glasvarer 13, 363, Koks 2 880, 1 100, Stenkul 679 695, 66 270, Stenkulstjære 1 167, 870, Harpix 428, 350, Soda 130, 100, Soda, urensset (kaustisk), 5 580, 10 250, Klorkalk 514, 500, Linolie og andre Olier 245, 1 455, Farve og Malervarer 1 262, 1 852, Malm og Gjenstande af Malm 3 051, 3 679, Jern i uforarbejdet Tilstand 307, 1 601, Staal i do. 2 402, 5 271, Staalskinner 1 009, 1 200, Metaller i uforarbejdet Tilstand 232, 2 380, Bly og Tin 400, 1 150, Zink 28, 201, Artikler, forarbejdet af Metaller, 97, 2 307, Artikler, forarbejdet af Jern og Staal, 5 181, 29 114, Gjenstande, forarbejdet af Jern-, Staal- og Metaltraad, 37, 309, Værktøi 365, 7, 599, Sy- og Strikkemaskiner 105, 5 000, Maskiner og Maskindele 14 430, 110 663, Instrumenter for Matematik og Fysik 10, 1 177, Pianoforter, 2 Stkr., 815, Velocipeder 855 Rub., Fartøier af Jern, 3 Stkr., 230 000 Rub., Lin, Hamp og Tougværk 410 Pud, 3 082 Rub., Vildtskind og Peltsværk 2, 1 040, Cement 36 978, 35 270, ildfast Mursten 11 464, 2 148, Slibe- og Brynestene 9 004, 4 161, Olie- og Fedtsmørelse 744, 3 075, andre Varer 10 275 Rub., tilsammen 666 944 S. Rb.

II. Til Onega, Mesen, Kovda, Soroka, Kem og Kereth iudførtes diverse Varer, 20 880 Pud, Værdi 16 770 S. Rb.

Distriktets samlede Import fra Udlandet i 1895 1 551 190 S. Rb.

Distriktets samlede Import fra Udlandet i 1895 1 479 502 S. Rb.

Export.

Til norsk Finmarken udførtes i russiske Kystfartøier:

I. Fra Archangelsk i 207 Fartøier, drægtige 11 843 Tons: Mel og Gryn 437 299 Pud, Værdi 322 697 Rub., Havre og Erter 3 942, Værdi 2 010, Poteter og friske Grønsager 590, 197, Smør 731, 6 837, Kjødt 2 543, 9 169, Tougværk 1 238, 9 900, Parafin og Benzin 1 790, 1 701, Tjære 2 583, 3 017, Bark 27,937, 13 746, Trævarer (Raaved) 9 520, 1 812, Tømmer 18 209, 2 261, Bord og Planker 62 065, 12 082, Ved 24 795, 810, Skind, ugarvet, 456, 1 190, The 1 060 Rub., diverse andre Varer 4 378 Rub., tilsammen 392 867 S. Rb.

II. Fra Onega, Soroka, Suma, Kem, Schuja og Mesen udførtes i 54 Fartøier, drægtige 2 075 Tons: Mel og Gryn 19 203 Pud, Værdi 15 271 Rub., Poteter 2 220, 458, Trævarer 97 835, 12 130, Ved 32 355, 1 374, andre Varer 1 706, 1 880, tilsammen 31 113 S. Rb.

Samlede Export til Finmarken 423 980 S. Rb.

Ttl andre udenrigske Steder :

I. Fra Archangelsk: Havre 716 531 Pud, Værdi 348 823 Rub., Lin 117 069, 447 710, Linfrø 85 751, 85 226, Oliekager 126 956, 63 821, Tow og Codilla 111 504, 317 933, Tjære 983 205, 431 751, Trælast 100 118 Std., 5 430 764 Rub., Raaved og Brændevæd 102 914 Pud, 8 522 Rub., Smør 755, 5 500, Kjød 241, 2 410, Huder 7 148, 34 450, Vildtskind og Peltsværk 118, 1 000, Fjær 684, 5 500, Terpentin 5 613, 7 777, Spektran 11 754, 29 600, Matter 9 673, 19 460, Fisk, saltet, 744, 1 116, diverse Varer 544, 2 495, tilsammen 7 243 858 S. Rb.

II.	Fra Onega:	Trælast	13 104	Std.,	Værdi	621 689	Rub.
III.	„	Soroka:	Do.	7 704	„	—	433 950
IV.	„	Kem:	Do.	13 000	„	—	650 000
V.	„	Kowda:	Do.	8 000	„	—	343 655
VI.	„	Kereth:	Do.	1 800	„	—	40 700
VII.	„	Mesen:	Do.	8 696	„	—	299 676

2 389 670 S. Rb.

Distriktets Export i 1896 10 057 508 S. Rb., i 1895 8 676 417 S. Rb.

Nedenstaaende Tabel udviser Distriktets Export de sidste fem Aar:

	1892.	1893.	1894.
Archangels Export til Udlandet	4 773 618	5 054 884	6 943 801
Øvrige Havnes Export ttl Udlandet . .	928 329	971 686	1 387 444
Distriktets Export til Udlandet, eksklusive			
Finmarken	5 755 947	6 026 570	8 331 245
Distriktets Export til Finmarken . . .	398 689	405 567	391 144
Distriktets samlede Export	6 154 636	6 432 137	8 722 389
		1895.	1896.
Archangels Export til Udlandet		6 633 010	7 243 858
Øvrige Havnes Export til Udlandet		1 676 770	2 389 670
Distriktets Export til Udlandet, eksklusive Finmarken		8 309 780	9 633 528
Distriktets Export til Finmarken		366 637	423 980
Distriktets samlede Export		8 676 417	10 057 508

Nedenstaaende Tabeller udviser Samhandelen mellem norsk Finmarken og Konsulatdistriktet de sidste 5 Aar:

	Export fra Kousulatdistriktet til Finmarken.				Samlet Export- værdi.
	Fartøier.		Forskjellige Kornvarer.		
	Ant.	Tons.	Pud	Værdi.	
1892	220	16 204	227 753	319 675	398 689
1893	181	13 714	259 146	392 121	405 567
1894	252	11 719	362 785	313 787	331 144
1895	234	10 960	364 708	276 452	366 637
1896	261	13 918	456 502	337 968	423 980

	Import fra Finmarken til Konsulatdistriktet.				Samlet Import- værdi.
	Fartøier.		Forskjellige Fiskevarer.		
	Ant.	Tons.	Pud.	Værdi.	
1892	240	17 292	757 940	586 547	586 547
1893	215	15 506	731 734	635 824	672 970
1894	272	12 285	836 497	728 622	764 636
1895	257	12 472	743 700	604 000	696 746
1896	276	13 721	981 978 (hvoraf Sild 103 500).	839 658	868 926

Fra Hvidehavet indførtes i 1896 til Archangelsk :

Saltet og tørret Fisk 11 683 Pud, Værdi 7 950 Rub., Sild 30 992, 16 846,
Lax 17 499, 85 799, tilsammen 60 174 Pud til Værdi 110 595 Rub.

Fra Murman indførtes i 1896 til Archangelsk :

Saltet og tørret Fisk 153 935 Pud, Værdi 158 351 Rub., Sild 1 700, 849,
Lax 650, 845, Tran 2 780, 6 911, tilsammen 159 065 Pud til Værdi 166 956 Rub.

Fra Novaja Zemlja indførtes:

Fisk, Tran og Skind 3 273 Pud til Værdi 9 768 Rub.

Archangels Markeds Forsyning med Fiskevarer skal altsaa i 1896 have udgjort:

Fra Norge 915 823 Pud, fra Murman 159 065 Pud, fra Hvidehavet 60 174 Pud og fra Novoja Zemlja 370 Pud, tilsammen 1 135 423 Pud.

Fra Murman indførtes i 1896 til de baltiske Havne ialt 270 000 Pud.

Priserne paa Rugmel i Archangelsk var ved Skibsfartens Aabning S. Rb. 0.63—0.70 pr. Pud. Senere dalede Maximumsprisen til S. Rb. 0.65, derpaa 0.62 og endelig 0.61, hvorved den omtrent faldt sammen med senest noterede Minimumspris af 0.60 pr. Pud. Exporten af Mel og Gryn til Norge gik i 1896 op til over 450 000 Pud, eller nærmede sig med andre Ord til dets Gjennemsnitskvantum af ca. 500 000 Pud om Aaret, der regnedes som det normale inden Exportforbudet i 1892 virkede forstyrrende ind i denne Export.

Fiskepriserne under Høstmarkedet 1896 vare følgende pr. Pud:

	1ste Septbr.	15de Septbr.	30te Septbr.
Saltet Torsk, stor . .	1.80—2.10	2.00—2.20	2.00
— Do., middels . .	1.70	1.70	1.60
— Do., smaa . .	1.65	1.50	1.95
— Hyse	0.93—1.00	1.00—1.20	0.90
— Sei, stor	0.90	0.95	0.85
— Do., middels . .	0.85		
— Do., smaa	0.80	0.90	0.75
— Stenbit	1.25	1.40—1.50	1.50
— Uer	1.50—1.70	1.50	1.30
— Flyndre	1.40—1.50	1.50—1.80	1.60
— Kveite	3.40—4.60	3.50—4.70	3.50
— Do., middels . .	2.70	2.80—3.00	3.00
— Rotskjer	2.00	og dyrere 2.00	og dyrere 4.00
— Tørsei	1.80—2.20	1.80—2.20	2.00
— Norsk Sild (fra forrige Aar) . .	3.00—6.00	3.50—5.00	4.00—5.00 pr. T.

Af fersksaltet Sild skal i det Hele kun være tilført ca. 500 Tønder, der har opnaaet en Pris af op til 10 Rubler Tønden.

En mere specificeret Oversigt over Importen af norske Fiskevarer til Archangelsk, med Angivelse af Exportsteder i Norge, meddeles i nedenstaaende Tabel:

	Saltfisk.	Tørfisk.	Sild.
Fra Vardø	317 786	8 746	43 778
„ Vadsø	43 544	4 650	8 822
„ Hammerfest	166 070	16 389	9 866
„ Tromsø	225 890	19 314	40 968
Tilsammen	763 290	49 099	103 434

Summa Summarium: 915 823 Pud Fiskevarer.

Som det vil sees af foranførte Oversigter, blev i 1896 indført til Archangelsk over 100 000 Pud norsk Sild, og betegner denne Import forhaabentlig

Aahningen af et nyt Marked for denne Artikel. Naar i Slutningen af 1897 Jernbanen til Vologda bliver aabnet for Drift, og Aaret derefter ligeledes Jernbanen fra Kotlas til Vjatka, bør man temmelig sikkert kunne paaregne en forøget Import af norske Fiskevarer overhovedet, og i denne Forøgelse vil da formentlig ogsaa Silden finde sin forholdsmæssige Plads. I 1896 begunstiges Sildimporten ved den Omstændighed, at Priserne paa alle andre Fiskeprodukter undtagen Kveite var usædvanlig høje, medens derimod Overfloden af Sild i Norge havde gjort denne Vare let tilgængelig til lave Priser

Nogle under Høsten 1896 stedfundne Kollisioner mellem Fiskehandlere i Archangelsk og herværende Toldvæsen har givet Anledning til, at Spørgsmaalet om de Former, under hvilke det er tilladt toldfrit at indføre udenlandske Fiskevarer til Hvidehavets Havne, i Løbet af Vinteren har været underkastet fornyet Granskning med det Resultat, at fra Navigationens Aabning i 1897 følgende Regler ere godkendte for saadan toldfri Import:

1. Som Varens Afsender i Udlandet kan hvemsomhelst optræde, saavel Russere som Udlændinge, og det er selvfølgelig ligegyldigt, af hvad Nationalitet den paa Konnossementet angivne Afsender er. Den i Løbet af nogle Aar gjældende Bestemmelse, at Afsenderen skulde tilhøre den Klasse af Russere, der er berettiget til toldfri Import, er ophævet.

2. Fartøiet, med hvilket Fiskevarerne afsendes fra Udlandet, maa være russisk, hvorunder ikke indgaar finske Skibe.

3. Adressaten maa være russisk Undersaat, fast boende i Archangelsk Guvernement.

4. Fiskevarerne maa i det Øieblik, de paa Toldboden angives til Import, med fuld Eiendomsret tilhøre en Person af samme Klasse som nævnt under No. 3 — det vil med andre Ord sige, at ikke alene Adressaten, der f. Ex. i Henhold til Konossementet faar Varen udleveret, men ogsaa Varens Eier, om han ikke er den samme Person som Adressaten, maa være russisk Undersaat, fast boende i Archangelsk Guvernement. Kommissionshandel med udenlandske Fiskevarer nyder ikke godt af Toldfriheden.

Distriktets egne Fiskerier.

Oplysninger om Udbyttet af de Murmanske Kystfiskerier for 1896 og de nærmest forudgaaende Aar findes i nedenstaaende Tabel.

	Antal Baade.	Antal Udredere og Fiskere.			Udbytte.		
		Udredere.	Fiskere.	Tils.	Pud.		Rubel.
					Fisk.	Tran.	
Kolas Fogderi og Byen Kola . .	163	124	497	621	92 313	8 141	72 416
Kems og Onegas Fogderier . .	785	470	2 549	3 019	422 149	27 242	320 553
Tilsammen	948	594	3 046	3 640	514 462	35 383	392 969
I 1895	963	768	3 006	3 774	799 325	39 840	516 415
- 1894	997	815	3 173	3 988	713 896	65 990	350 959
- 1893	769	676	2 408	3 084	584 627	55 220	295 755

Priserne i 1896 vare paa Fangststedet:

Kveite S. Rb. 1.60—3.00 pr. Pud, Torsk fra 60 Kopek til S. Rb. 1.10, Hyse 40—60 Kopek, Lever fra 90 Kopek til S. Rb. 1.60 pr. Pud. De ca. 270 000 Pud, der fra Murman afsendtes til St. Petersburg og de øvrige baltiske Havne, befordredes med 25 Skibe. Til Archangelsk afsendtes, som tidligere anført, ca. 160 000 Pud.

Fangst af Sild foregaar i Hvidehavets Bugter og Fjorde. Silden fanges i Almindelighed i Nøter. Fangsten foregaar saavel om Sommeren som Vinteren, men August og September Maaned regnes som den bedste Fangsttid. Silden er da ogsaa federe end paa andre Tider af Aaret.

Sildefangsten i Hvidehavet foregaar hovedsagelig paa Vestkysten af samme i to forskellige Distrikter, et nordre i og omkring Kandalaksbugten og et søndre omkring Sorokabugten med den dersteds beliggende By Soroka og Landsbyerne Schuja, Schisjma, Suchonavolotskoje, Virma, Sumski, Pasad, Kolesjma og Njuctscha.

Om Organisationen af Fiskerierne i det søndre Distrikt ved Soroka, der har været drevet fra umindelige Tider, men som endnu befinder sig paa det mest primitive Standpunkt, foreligger følgende Oplysninger:

Under Sildefangsten om Høsten samler sig i Soroka indtil 500 Baade, der fordele sig over en Kyststrækning af ca. 5 Versts Udstrækning. Ved Roret sidder et Fruentimmer, 2 Mænd ved Aarerne. To Baade ordnes Side om Side og over dem er Noten udlagt færdig til Brug. Nøterne ere næsten alle af samme Størrelse: 4 Favne Pose og paa hver Side af samme Vinger paa 12 Favne. En af Fangstmændene holder en lang Stang vertikalt ned til Bunden af Søen. Ved Sildens Stød mod denne Stang erfares Stimernes Tilstedeværelse, og strax kastes og udstrækkes Noten. Et godt Dræt giver fuld Baad, eller 20 000 store eller 30 000 smaa Sild.

Naar Søen er tilfrosset, drives Fangsten under Isen ved Udstilling af Nøter, hvis Pose saavelsom hver af Vingerne er 8 Favne lang. En fuld Pose giver undertiden 500, undtagelsesvis endog 1 000 Rubels Udbytte. Fangsten trækkes op paa Isen, hvor den fryser og strax sælges til Handlende og Bønder, der ankommer fra Kargopol, Vologda og andre Steder. Vintersilden er meget holdbar og god, saa at den, selv om den i Tøveir tiner op, blot faar røde Øine uden at bedærvs. Prisen paa samme holdes nu ikke lavere end 1 Rubel pr. Tusinde. Ellers varierer Prisen fra 50 Kop. til S. Rb. 1.50 pr. Tusinde, alt efter Kvaliteten og Aarstiden.

Røgning af Sild udgjør i Soroka en egen Industri. Røgeriernes Eiøre købe, røge og sælge selv sin Vare, eller de paatage sig Røgningen for Kjøbmænd i Kargopol og Vologda. For Røgningen betales fra 65 Kopek til S. Rb. 1.25 pr. Tusinde. Fremgangsmaaden er enkel, men sen. Den frosne Sild veltes i Dynger paa Gulvet af en opvarmet Hytte. Samtidig overstrøes Silden med Salt. Til 100 000 smaa Sild medgaar 10 Pud Salt, til stor Sild 15 Pud. I disse Dynger trækker Silden Salt i to Døgn. Derpaa vaskes den i lange Troug og trædes paa tynde Sfokke, 1½ Arschen lange, med Melletrum mellem hver Sild. Disse Stokke anbringes derpaa i Røgerierne over Tverstænger, saa tæt som muligt, naar kun ikke Sildene berøre hinanden. Paa Gulvet anbringes paa forskellige Steder langsomt brændende Smaabaal, der virke i 3 Døgn.

Derpaa øges Røgen og Heden i 5—8 Døgn, alt efter Sildens Størrelse og Fedme. Efter Afkjølingen lægges Silden i Slæder og kjøres til Kargapol og Vologda. Her sorteres Varen og omlægges i Smaakurve, i hvilke de forsendes over hele Rusland.

Røgerierne rummer fra 80—120 Tusinde Sild og i Løbet af Fangsttiden kan man foretage 7 Røgninger. For 10 Aar siden fandtes der 20 Røgerier, som alle vare i Drift, hvilket giver et Kvantum af ca. 15 Millioner Sild, tilberedt i Soroka. Nu angives Antallet af Røgerier til 10.

Til Fangst og Røgning af Sild ankommer fra Kems Fogderi tilreisende Kareler med sine Garn, Nøter, Heste og hele Familie og tilbringer 6 à 7 Uger paa Sorokas Gaarde. Disse Kareler er meget driftige; de vente ikke, til Silden kommer til Baaden, men opsøge den selv, iagttagende Vandets Krusning, Smaafiskens Hoppen og Fuglenes Flugt. Sorokas Indbyggere klage derfor over, at Karelerne tilvinde sig den lokale Befolknings Fiskeri.

Man har altsaa her et Forhold analogt det, der ialfald tidligere eksisterede i Norge mellem Nordfarerne og Finmarkens faste Befolkning.

Af den Sild, der fanges i Løbet af Fangsttidens 6 à 7 Uger, bliver daglig styrtet i Slædelæs og væktransporteret til alle Kanter, dels af smaa dels af større Opkjøbere. Paa hvert Læs kommer 30 Pud eller fra 15—20 Tusinde Stykker.

Vaarsilden fanger man ikke gjerne, da der kun er liden Afsætning for samme. Noget salted dog for Karelerne og for Dwinaens Befolkning. Indeværende Aar, Vaaren 1897, er der kommet adskillig smaa Sild fra Hvidehavet. Pris i Archangelsk 25—30 Kopek pr. Dunke à $\frac{3}{4}$ Pud.

Om Vaaren sælges Silden paa Fangststedet efter Maal. 1 Stamp paa 2 Pud koster 50—60 Kopek.

Sommersilden er mindre god og mindre fed end Vaarsilden. Stampen koster 15 Kopek, men hvis der er Udsigt til god Høst, saa er Silden usælgelig selv til 10 Kopek Stampen. I saa Fald bruges den kun til Kogfisk og Kreaturfodring. Om Kvantumet af den fangede Sild er det vistnok umuligt at skaffe nøiagtige Oplysninger. For Byen Sorokas og fire af de ovennævnte Landsbyers Vedkommende angives den samlede aarlige Middelsfangst at udgjøre 15 Mill. Sild; men det tilføies, at i enkelte Aar antager Sildefangsten enorme Dimensioner. Fra saadanne Aar maa de Oplysninger være hentede, der foreligger i et for 10 Aar siden udgivet Skrift, og ifølge hvilket det opfiskede Kvantum i Løbet af Fangsttidens 6—7 Uger skulde kunne gaa op til en halv Mill. Pud.

Om Fiskerierne i det nordlige Distrikt foreligger følgende Oplysninger:

I Nordvest for Byen Kem er ved Kandalaksbugten beliggende følgende mere betydelige Landsbyer: Letneretskoje, Pongama, Gridino, Kereth, Tsjernorettskoje, Kovda, Knjaseguba, Kandalaks, og paa Nordsiden af Kandalaksbugten Umba og Kusomen.

I samtlige disse Landsbyer foregaar Fangst af Sild, som Regel om Sommeren og Høsten. Efter Saltningen i Dunker paa 30 russiske Pund forsendes Varen til Archangelsk, hvor den sælges til en Pris af 40—70 Kopek Dunkon. Silden fra Knjaseguba og Kandalaks ansees for at være bedst. Foruden paa disse Steder foregaar Sildefangsten fortrinsvis i Kereth og Kovda. I Gjennemsnit fanges:

I Keret 10 000 Dunker Sild, i Kovda 25 000, i Knjaseguba 50 000, i Kandalaks 30 000, altsaa tilsammen omtrent 115 000 Dunker eller ca. 25 Mill. Sild.

Dunkerne forarbeides paa Stedet og ere yderst primitive. Intet andet Værktøi end Øxen kommer til Anvendelse ved deres Forfærdigelse. Saltningen er utilfredsstillende.

Navaga fanges langs hele Sydvestkysten af Hvidehavet indtil Kandalaksbugten, ligeledes i Mundingerne af Dwina, Mesen og Petchora. Fangsten foregaar fortrinsvis om Vinteren med et kort Snøre paa Stang gennem Huller i Isen. Betydelige Kvanta af denne Vare befordres i frossen Tilstand til St. Petersburg og de indre Guvernementer.

Udbyttet af Sild og Navaga regnes i 1896 for at have været betydeligt og udgjorde 203 444 Pud til angiven Værdi af 221 000 Rubler. Den største Mængde Sild fangedes i Kems Fogderi, nemlig 132 343 Pud til Værdi 149 338 Rubler.

Foruden Lax, Sild og Navaga fanges paa Hvidehavskysten ogsaa smaa Torsk, Stenbit, Sik og Flyndre. Disse Fiskearter have dog kun Betydning for det stedlige Behov.

Laxefangsten forskaffer Befolkningen en betydelig Indtægt som Følge af den store Efterspørgsel og de høie Priser paa Produktet. I 1896 fangedes 43 652 Pud Lax til Værdi 383 064 Rubler. Mere end Halvparten af Fangsten faldt paa Kolas Fogderi, hvor der fiskedes 25 115 Pud til Værdi 186 489 Rubler.

Fiskeriet i Floder og Indsøer gav i 1886 et Udbytte af 66 165 Pud til Værdi 121 079 Rubler. Omtrent Halvparten af dette Kvantum fiskedes i Petchora Fogderi. De kostbarere Petchorafiske udføres for største Delen til andre Egne af Riget. Billigere Saltfisk fra Murman og Norge har i den senere Tid fundet Vei til Petchora i ganske betragtelige Kvanta, idet en Kjøbmand i Archangelsk i Løbet af de sidste 3 Aar aarlig har didsendt ca. 20 000 Pud Saltfisk. Det viser sig altsaa, at denne Artikel, selv uden Støtte af Jernbaner, har havt en fremtrædende Evne til at vinde stedse større Terræn. Det er ikke blot de russiske Fastedage, som herved ere medvirkende; Nordruslands Bonde foretrækker Saltfisk for Kjødspiser.

En Oversigt over Udbyttet af samtlige Guvernements Fiskerier for 1896 er indtaget i nedenstaaende Tabel.

Opfisket Kvantum.

	Lax.		Sild og Navaga.	
	Pud.	Rubel.	Pud.	Rubel.
Archangelsk	2 950	26 500	9 950	12 930
Kem	3 008	23 604	132 343	149 338
Kola	25 115	188 489	16 731	9 368
Mesen	5 373	53 570	39 843	44 044
Onega	2 502	30 309	4 577	5 328
Petchora	3 720	49 452	—	—
Pinega	285	3 286	—	—
Holmegaar	699	7 854	—	—
Tilsammen	43 642	383 064	203 444	221 008

	Ferskvandsfisk.		Tilsammen.	
	Pud.	Rubel.	Pud.	Rubel.
Archangelsk	3 300	6 570	16 200	46 000
Kem	9 008	17 004	144 359	189 946
Kola	9 238	17 020	51 084	214 877
Mesen	4 022	6 140	49 238	103 754
Onega	1 904	3 392	8 983	39 029
Petchora	32 034	57 547	35 754	106 999
Pinega	3 109	5 470	3 394	8 756
Holmegaar	2 207	4 214	2 906	12 068
Schenkursk	1 343	3 722	1 343	3 722
Murmans Fiskerier	—	—	549 845	392 969
Tilsammen	66 165	121 079	863 106	1 118 120

I Forbindelse med de nu paagaaende Bestræbelser for Ophjælp af Distrikts Næringsveie og Anlæg af tidsmæssige Kommunikationer er ogsaa forskellige objekter under Overveielse til videre Udvikling af Fiskerierne. Der paatænkes rettet 2 Fiskeriinspektørposter, en for Ishavet og en for Hvidehavet, samt suden et Par Forsøgsstationer for Preservering og Tilberedning af Fiskevarer. Igeledes tænker man paa at indføre Undervisning i Fiskeribedrift ved særlige gklasser, knyttede til forskjellige af de allerede nu eksisterende eller projektede Skoler.

Jagt paa S ø d y r.

Denne foretages af Kystbefolkningen i Fogderierne Kem, Kola, Archangelsk, Onega, Petchora og Mesen, samt ligeledes af de paa Novaja Zemlja ende Samojeder. Gjenstand for Fangst er Hvalros, forskjellige Arter af Sælnde, Hvidfisk og Haakjærring. De vigtigste Arter af Sælhundede, der jages i Hvidehavet og Ishavet, ere følgende: Tevjaken, Havkatten, Søharen, Grøndssælen og Nerpaen.

Tevjaken (*Phoca Cristatus monachus*) opnaar en Længde af 3—4 Arschin og giver indtil 9 Pud Spæk. Dens Hals er lang, Mundskjægget tæt, Haarene lange, og Hovedet minder om et Hestehoved.

Søharen (*Phoca Leporina*) er af samme Størrelse som Tevjaken og giver det samme Kvantum Spæk; men dens Haar er mere dunagtige, dens Hals kortere og Hovedet rundt. Søharen og Tevjaken har, mere end de andre Arter af Sødyr, en Forkjærlighed for at gaa op paa Strandbredden og bade i Solskinnet. Dens faste og tykke Skind egner sig til Bearbejdelse.

Grønlandssælen kommer i Februar og Marts Maaned i umaadelige Masser til Munden af det Hvide Hav og slaar sig ned paa Kystisen under Ynglingen. Paa denne Tid søger Fangstmændene at naa dens Leier. Den nyfødte Sæl er da endnu for ung til at søge sin Frelse i Havet, og de gamle ville nødig forlade sin Yngel. Hannen kaldes af de lokale Fangstmænd Lysun og Hunnen Utjelga. Naar Sælungen har faaet Farve, kaldes den Serka eller Bjelka; naar den er aarsgammel Serun. En voksen Lysun opnaar en Længde af $2\frac{1}{2}$ —3 Arschin og giver da indtil 5 Pud Spæk.

Nerpaen (*Phoca vitulina* og *foetida*) er fra 2— $2\frac{1}{2}$ Arschin lang og giver indtil 3 Pud Spæk. Dens Haar er lysegule med isprængt sort. Nerpaen kommer ofte ind i Laxegarnene. Dens Skind er blødt og tæt og egner sig til Bearbejdelse.

Naar Vinteren sætter ind, pleier Nordenvinde aarlig at drive ind til Bredderne umaadelige Isflag, sammen med hvilke ogsaa følger Sødyr, hvis Hunner føder en, sjelden 2 Unger, der suge Moderen en Maaned Tid. Efterat have slaaet sig ned paa Isflagene, ofte paa en Strækning af 10 Kilometers Længde, anbringer Sælen ved forenede Anstrengelser en Række af Huller i Isen i Hensigt stadig at have Forbindelse aaben med Havet. I Tilfælde af Fare dukker Sælen ned i disse Huller, og ligeledes naar den søger efter Føde. Er ikke disse Huller bragte istand, skal Sælen, efter hvad der er berettet mig af Fyrforvalteren paa Sosnofski Fyr, naar den forskrækkes, styrte sammen paa en Plet og kaste sig i Haug over hinanden, indtil Isen brækkes. — Efter en anden Kilde skal Sælen frembringe Hullerne i Isen ved Hjælp af sit varme Aandedræt, der successivt tør Isen op paa det Sted, hvor Dyret vil danne et Hul.

Naar Søndenvinden om Vaaren renser Hvidehavet, føres Sødyrene med Isflagene ud i Havet og stryge derpaa i Almindelighed østover. En ubetydelig Del af de øvrige Sælarter, men af Nerpaen forholdsvis mange, forbliver dog i Hvidehavet ogsaa om Sommeren.

I Løbet af mindst Hundrede Aar ved man, at Sælen til sine Tider, efter Isløsningen i Hvidehavets Munding, istedetfor at søge østover, tager Veien i vestlig Retning langs den murmanske Kyst og endog ind i Varangerfjorden og videre, forjagende al Fisk paa sin Vei, og derved selvfølgelig foraarsagende Fiskerierne stort Afbræk. Aarsagen til disse Vandringer vestover har vistnok aldrig været videnskabeligt efterforskede, og der har selvfølgelig været frit Spillerum for Almuens populære Forklaringer.

Da man i Ottiaarene i den russiske Presse begyndte at raabe Allarm i Anledning norske Sælfangeres Jagt udenfor Hvidehavets Munding, fremkom den Lære, at Vandringerne vestover vare foraarsagede ved Nordmændenes Fangst. Hvis ikke den forstyrrende Jagt paa Dyrene havde været, saa ræsonerede man, vilde Sælen i sin Tid, naar Isen løsnede, rolig være vendt tilbage til de Egne, hvorfra den kom, antagelig Farvandet omkring Novaja Zemlja. Men naar de i Utide skræmmes bort fra sine Leier og Passagen østover maaske ikke er ganske fri, saa er det helt naturligt, at de Dyr, der først forlade sine Yndlingspladse, søger vestover; og er først denne Retning slaaet ind, saa følger en stor Del af Sælmassen efter.

I 1893 blev, som det vil erindres, 5 norske Fangstfartøier anholdt af den russiske Orlogskrydser under mistænkelige Omstændigheder og deres indehavende Fangst konfiskeret.

Siden den Tid har Sælfangsten ikke været drevet, det være sig fra norske eller russiske Fartøier, i Hvidehavets Munding. Men netop disse Aar har Sælens Hærjinger paa Murman og i Østfinmarken været usædvanlig store. Man kan derfor nu høre den Førmening udtalt, at Nordmændenes tidligere Sælfangst nærmest maa antages at have havt en for Fiskerierne beskyttende Virkning. Da Klagerne fra de i Fiskerierne interesserede begyndte at blive høilydte, saavel paa Murman som i Norge, besluttede Archangels Guvernør sig til, som en første Forholdsregel, at lade moderne Berdanrifler uddele til den interesserede russiske Kystbefolkning, for at ialfald Fangsten fra Land kunde tage et større Opsving og skaffe de deltagende Fangstmænd et større Udbytte, hvorved man muligvis samtidig ogsaa vilde virke til Fiskeriernes Beskyttelse.

Til Fangst paa disse Sødyr fra Fartøj vil Rusland først være fuldt rustet om nogle Aar, naar den nye Yekatarinehavn bliver færdig og Trankogierne dersteds anlagte; men indtil den Tid er det nu paa visse Betingelser blevet tilladt ogsaa norske Fartøier at drive Sælfangst i Hvidehavets Munding, naar kun Halvparten af hvert Fartøis Besætning bestaar af Russere. Der er altsaa truffet Forføjning til at aabne en mere omfattende Kamp mod disse for Fiskerierne generende Rovdyr og samtidig lægge Grunden til en selvstændig russisk Sælfangst i Hvidehavet under midlertidig Samvirken med øvede norske Fangstmænd. Naar denne selvstændige russiske Sælfangst kommer istand, vil forhaabentlig Klagerne over Nordmændenes Indtrængen ganske forstumme. Nogen Anledning til Klage har dog i de senere Aar ikke foreligget. Ogsaa i 1896 krydsede en Orlogsmænd i disse Farvande.

Udbyttet af Jagten paa Sødyr i 1896 fremgaar af nedenstaaende Tabel:

Fogderi.	Antal Fangstmænd.	Antal	
		Dyr.	Rubel.
Archangelsk	307	4 002	6 340
Kem	95	4 060	6 088
Kola	963	34 278	68 555
Onega	112	1 033	3 217
Petchora	75	1 907	6 310
Pinega	13	83	168
Mesen	2 341	14 280	31 520
Novaja Zemlja	35	—	10 752

Tilsammen 3 941 59 643 132 980

Hvis man sammenligner de anførte Tal med Resultatet af den tilsvarende Fangst i 1895, viser det sig, at uagtet Antallet af Fangstmænd i 1896 aftog med 123 Mand, saa er dog Antallet af dræbte Dyr steget med 30 000. Dette søger sin Forklaring i ovennævnte Uddeling af Berdanrifler, der efter Fangstmændenes egne Udtalelser har vist sig at give tidobbelt Udbytte sammenlignet med de gamle, tidligere i Brug værende Rifler, der tildels endog bestod af Flintelaasbøsser. Alt i alt er til Dato udleveret 250 Berdanrifler, og Rekvisition foreligger paa yderligere 150 Stykker.

Efter nu foreliggende Meddelelser drives Jagt paa Sødyr ogsaa paa hele den Del af Guvernementets Ishavskyst, der ligger østenfor det Hvide Hav, samt paa de derværende Øer Vargats, Kolgujev, Matifejev, Dolgom og Varandej. Der dræbes Hvalros, Nerpa, Søhare, Hvidfisk og Hvidbjørne.

I Slutningen af 1897 vil den første Jernbane inden Distriktet, Linjen fra Vologda til Archangelsk, være færdig. Det vil derfor antagelig være af Interesse at fortsætte de i nærmest forudgaaende Aarsrapporter indtagne Meddelelser om de forskellige Næringsgrene med videre inden det udstrakte Omraade, der nu efterhaanden skal udrides af sin Isolerthed.

Guvernementets Befolkning.

Archangels Guvernement danner ifølge sin geografiske Beliggenhed en fra det øvrige Rusland fuldstændig afsondret Rayon med sin egen faste Befolkning, der saagodtsom ingen Forøgelse faar ved Indflytning, og fra hvilken heller ingen nævneværdig Emigration finder Sted. I St. Petersburg har der dog efterhaanden samlet sig et ikke ganske ubetydeligt Antal Individer, oprindeligt hjemmehørende i Archangels Guvernement. Denne Befolkning har indført i Hovedstaden Forbrug af Saltfisk fra Ishavet. Befolkningens Tilvæxt betinges saagodtsom udelukkende af Forholdet mellem Antal Fødsler og Dødsfald. Vistnok findes der i Guvernementets Byer, særlig til sine Tider af Aaret, adskillige fremmede Elementer; men for største Delen høre disse midlertidige Beboere hjemme i Archangels Guvernement. Antallet af Indflytninger og Udflytninger fra andre Guvernementer er ganske ubetydeligt, ligesom overhovedet Bybefolkningen i dette Guvernement kun udgjør en ringe Del af det hele Indvaanerantal. Den 1ste Januar 1897 udgjorde Guvernementets Befolkning et Antal af 363 137 Personer, hvoraf paa Byerne faldt 28 564 eller omtrent 8 % af det hele Indvaanerantal. Af disse tilhøre igjen 17 307 Personer Guvernementsbyen Archangelsk. De øvrige Byer tilsammentagne havde altsaa kun 11 257 Indbyggere. I hele Rusland udgjør Bybefolkningen $12\frac{1}{2}$ % og Landbefolkningen $87\frac{1}{2}$ % af det samlede Indvaanerantal.

Foruden sine otte Byer (Archangelsk, Onega, Kem, Holmegaar, Pinega, Schenkursk, Mesen og Kola) har Guvernementet endnu fire saakaldte Posader med samlet Indvaanerantal af 4 094 Personer. Paa sine Steder findes meget store Landsbyer, saaledes Ust-Tsiljma i Petchora Fogderi, der har over 4 000 Indvaanere, altsaa mere end nogen af Fogderibyerne.

Fraregnet ovennævnte uvæsentlige Undtagelser, høre alle Guvernementets Beboere til Bondestanden, da her ingen Godsbesidderstand eller Landadel exi-

sterer eller nogensinde har eksisteret. Paa den anden Side har heller ikke Livegenskabet nogensinde været indført heroppe. Inden Bondeemancipationen hørte Befolkningens store Masse til de saakaldte Statsbønder.

Befolkningen er yderst ujevnt fordelt over Guvernementets Areal. I Gjennemsnit findes her 23 Personer paa hver Kvadratmil. I Schenkursks Fogderi, der er tættest befolket, findes 195 Personer paa hver Kvadratmil, men i Kola Fogderi kun 3 Personer. Da Schenkursk Fogderi har en Udstrækning af 450 Kvadratmil, indeslutter det følgelig en Fjerdedel af hele Guvernementets Befolkning, medens det vidtstrakte Kola Fogderi, der har et Areal af 2 691 Kvadratmil, er det mindst befolkede af samtlige Fogderier og kun tæller 8 945 Indbyggere. Paa Murmanskysten findes en fastboende Befolkning paa 2 000 Individuer, deriblandt en Del Nordmænd og et stort Antal Finlændere. Af disse sidste gaar mange for Nordmænd paa Grund af tidligere Bosættelse i Norge.

Ruslands Befolkning er, som bekjendt, organiseret i Stænder. I Guvernementet Archangelsk hører 83 % til Bondestanden, 7.2 % ere Militære, 4.8 % Smaaborgere, mindre end 1 % Geistlige og 3.4 % høre til de øvrige Stænder.

Til Bondestanden medregnes Lapper, Kareler og Syræner. Derimod indtage Samojederne, i et Antal af 5 746 Personer, en Særstilling.

Mellem Befolkningen findes ogsaa et Antal af 240 til Archangels Guvernement forviste, dels politiske, dels kriminelle Forbrydere, af hvilke 165 ere hidsendte efter forudgaaende Dom, 75 i Henhold til administrativ Forføining.

Naar et Medlem af de privilegerede Klasser begaar en Forbrydelse, for hvilken en upriviligeret vilde blive sendt til Straffeanstalterne, straffes han med Tab af nogle eller alle Forrettigheder og Forvisning til Sibirien eller Archangels Guvernement, hvor han lever i Frihed, men under Politiofsyn enten for Livstid eller for et større eller mindre Antal Aar.

Befolkningen tilhører næsten udelukkende den græsk-katholske Troesbekjendelse. Antallet af Personer, tilhørende andre Troesbekjendelser, beløber sig kun til 6 525, derunder indbefattet de officielt erklærede Raskoljniker eller russiske Sekterer, hvoraf der som bekjendt findes en Mængde Forgøreninger.

I Archangelsk findes foruden græsk-katholske tillige romersk-katholske (Polakker), Lutheranere, Reformerte, Jøder og Muhamedanere (Tatarer, handlende med Frugter og Kolonialvarer).

For et Par Aar siden oprettedes i Archangelsk en Filial af det Russiske Missionsselskab, specielt i Hensigt at modarbejde Sektervæsenet samt de Levninger af Afgudsdyrkeri, der endnu her og der har holdt sig blandt de nomadiserende Stammer. For 10 Aar siden blev af Missionæren Jonas et Afgudsbillede ødelagt, der var reist paa Østsiden af Novaja Zemlja, ved det Kariske Hav, og som forestillede Rensdyrjagts Guddom.

For Karelernes Omvendelse er ansat en saakaldt Karelsk Missionær, der drager omkring i de forskjellige Landsbyer og afholder rettroende Gudstjeneste i en medbragt flytbar Kirke.

Ligeledes udgives religiøse Bøger paa de forskjellige primitive Nationaliteters Sprog.

Raskoljnikerne eller Sektererne findes hovedsagelig i Fogderierne Petchora og Kem, til hvilke fjerne Egne de for sin Tro Forfulgte i sin Tid flygtede hen og ned gennem Tiderne har forplantet sig og sin Lære.

Da Patriark Nikon i anden Halvdel af det 17de Aarhundrede gennemførte sin Kirkeform, der for en stor Del kun bestod i Forandring af ydre Former og i en Revision af de ved lange Tiders skjødsløse Afskrivning (inden Bogtrykkerkunsten begyndte at øve sin Indvirkning paa russiske Forholde) forvanskede Kirkebøger, var som bekendt Solovetski Kloster i Hvidehavet et af de fasteste Tilholdssteder for de, der ikke vilde anerkjende de reviderede Kirkebøger. Efter 7 Aars Beleiring blev imidlertid Klosteret stormet, hvorpaa en Del af Munkene flygtede over paa Hvidehavets Vestside, hvor de inde mellem Fjeldene grundlagde et Midtpunkt for den gamle Tro, der først blev ødelagt i Femtiaarene af indeværende Aarhundrede, ved Indskriden af de russiske Statsmyndigheder. Men Befolkningen i disse Egne hører endnu for en stor Del til de Gammeltroende.

K v æ g a v l e n.

De vidtstrakte Græsmarker langs Bredderne af Floderne Dwina, Mesen, Pinega og Petchora, saavel de med Renmose bedækkede umaadelige Tundraer i Fogderierne Petchora, Mesen og Kola frembyde fortrinlige Betesmarker, hvor en storartet Kvægavl — Hornkvæg, Heste og Rendyr — vil kunne finde Plads.

I 1896 fandtes inden Guvernementet 109 483 Stkr. Hornkvæg, 50 444 Heste og 134 370 Faar og 279 065 Rensdyr (i 1895: 367 128 Rensdyr). Mest bemærkbare er Holmegaarskvæget og Hestene fra Pinega og Mesen.

Den Holmegaarske Kvægrace, der opstod under Peter den Store ved Krydsning af Hollandsk Kvæg med den lokale Race, har nu fundet en stor Udbredelse. Den udmærker sig ved sin Størrelse, Formfuldenhed og Melkerigdom. Af dette Kvæg drives aarlig ca. 1 000 Stykker til St. Petersburg. Producenterne, der lukkes af de høje Priser — op til 250 Rubel pr. Hoved — afhænder de bedste Exemplarer, som Følge hvoraf for en stor Del kun mindre gode Dyr og Kvier blive tilbage. Dette vil selvfølgelig kunne føre til Racens Udartelse, og det skyldes kun dens Seighed, at den endnu holder sig.

Guvernementsstyrelsens i de senere Aar foretagne Bestræbelser for ved offentlig Understøttelse at faa organiseret en Planteskole for Opdræt af Mønstedyr, der kunde holde Racens gode Egenskaber oppe, har endnu ikke ført til noget Resultat.

I Konsulatets Aarsberetninger har tidligere været omtalt den i Holmegaars Fogderi indførte Meierivirksomhed. Resultaterne erklæres nu for høist tilfredsstillende, og Virksomheden udvider sig stadig mere. Antallet af Separatorer forøges. Fast Marked i England skal være oparbejdet med Export over Østersøhavnene. I 1896 er ogsaa i Archangelsk oprettet et Meieri efter forudgaaende Studier i Sverige og Maskinernes (deriblandt ogsaa en Radiator) Montering ved en svensk Ingeniør.

Den tidligere saa berømte Hesterace fra Pinega og Mesen, der opstod i Begyndelsen af forrige Aarhundrede ved Krydsning af den lokale Stamme med Heste, hidførte af den forviste Fyrst Galitzyn, er ogsaa for Tiden udartet som Følge af, at man stadig har solgt væk de bedste Avlsdyr og ikke sørget for Oprettelse af lokale Stutterier. Det eneste Middel, der for Tiden er i Anvendelse, for ialfald i nogen Grad at opmuntre Bønderne til at holde paa sine bedre Exemplarer, bestaar i de med Præmier forbundne Udstillinger, der afholdes i Pinega, og hvor aarlig fremstilles ca. 50 Arbejdsheste og aarsgamle Føl.

Renskjøtselen er en meget fordelagtig Næringsvei i de Fogderier, hvor Tundraerne fortrinsvis er beliggende. For de nomadiserende Stammer er Besiddelsen af et vist Antal Rensdyr et Livs- og Velstandsspørgsmaal. Desværre ere Samojederne og Lapperne kun slette Husholdere. Almindeligvis holder de kun „Ren til Husbehov“, men tænker ikke paa at forøge sine Hjorder eller paa at skabe sig en Reservekapital. Følgen deraf er, at naar, hvad ikke sjældent indtræffer i Tundraen, Kvægpest eller lignende Sygdomme opstaa, bliver Samojeder og Lapper berøvede sine Rensdyr og tvinges til at indtræde i Tjenesteforhold til Russere eller Syræner, og senere er det ikke let atter at komme sig op til en fri og uafhængig Stilling.

I Petchora Fogderi drives Renskjøtsel foruden af Samojederne tillige af Syrænerne, der, ved efterhaanden at forøge sine Hjorder paa Samojedernes Bekostning, har gjort sig til Tundraens faktiske Herrer. Næsten Halvparten af Tundraens Samojeder eier ingen Rensdyr, medens de øvrige for største Delen kun har smaa Hjorder paa 50—100 Stykker. Kun 28 Samojedfamilier eier Hjorder paa 500 Ren eller derover. Det samlede Antal Samojedfamilier, der eier Ren, udgjør 686. Deres Hjorder tæller tilsammen ca. 80 000 Stykker, medens et Antal af 730 Syrænske Familier eier 210 000 Rensdyr. Af de Syrænske Familier er der igjen et Antal paa 120, der har Hjorder paa 500 Dyr og derover. Mange Syræner (36) eier Hjorder paa 1 000—2 000 Dyr, medens det er en ren Sjældenhed at træffe Samojeder med Hjorder af denne Størrelse — (kun 8 Familier). Meget store Hjorder findes overhovedet ikke. Kun en Syrænfamilie eier 4 000 Stykker og en Samojedfamilie 6 000 Stykker.

Da Samojederne for en ringe Betaling overtager Vogtningen af Syrænernes Hjorder, kan disse uden stor Møie høste betydelig Fordel af Renskjøtselen. Som Bevis herpaa har jeg seet følgende Beregning opstille:

Under normale Forhold vil man af 100 Stykker Rensdyr aarlig kunne slagte 20 Stykker. Trods dette vil Hjorden alligevel ved naturlig Formering fordobles i Løbet af 5 Aar. En voksen Ren repræsenterer en Værdi af 6 Rubler, hvilket for 20 Ren udgjør 120 Rubler, eller med Fradrag af 20 Rubler for Udgifter til Vogtning m. v. — 100 Rubler, eller en Rubel pr. Rensdyr i Hjorden.

Heraf forklares det, at Syrænfamilier i Petchoras Fogderi uden Vanskelighed af sine Hjorder kan erholde et aarligt Udbytte af flere Tusinde Rubler.

Det er udregnet, at der paa Archangels Guvernements Tundraer skal kunne holdes uden Vanskelighed 1 Million Rensdyr.

Foruden af Samojederne og Syrænerne i Guvernementets nordøstlige Del holdes Rensdyr som bekjendt ogsaa af Lapperne paa Kolas Halvø. Ogsaa de ere slette Økonomer. For en Del Aar siden drog nogle Syrener fra Petchora rundt Hvidehavet til Kolahalvøen, medførende omtrent 5 000 Rensdyr. Lapperne optog dem i sin Kommune og regner dem næsten som sine Velgjørere, da de, som et mere foretagsomt Folkefærd, forskaffe Lapperne alle deres Fornødenheder og afkøber dem Produkterne af deres Idrætter, Skind o. s. v. Mangel paa Betesmarker føles endnu ikke, og Syrænerne eier allerede over 10 000 Rensdyr, af hvilke de erholde et forholdsvis meget stort Udbytte. Dette kommer af, at Syrænerne driver Renskjøtselen rationelt og baade Sommer og Vinter vogter sine Hjorder mod Overfald af Rovdyr.

Indtil 1ste Januar 1895 fandtes i Kola Fogderi omtrent 30 000 Rensdyr, af hvilke, som ovennævnt, 10 000 tilhøre fire Syrænfamilier, 2—3 000 Russere og Finlændere og de resterende 15—18 000 Lapperne.

Det berettes, at en af Syrenerne for et Par Aar siden med Kjøbmænd paa Vardø sluttede Kontrakt om en aarlig Leverance af 1 500 Pud Renkjød. Hvorvidt denne Handelsforbindelse er kommet istand og har udviklet sig, vides ikke.

I en Konsulatberetning fra Tyskland omtaltes for et Par Aar siden, at Renkjød syntes at skulle vinde Bifald paa derværende Marked.

Aaret 1896 har imidlertid været høist uheldigt for Renskjøtselen i Petchoratrakterne som Følge af den dersteds udbrudte Mund- og Klovesyge. Fra Juni 1896 til 1ste Januar 1897 døde af denne Sygdom 118 707 Dyr og dræbtes 32 802. Epidemien hørte op i Begyndelsen af 1897.

Om Skovforholdene og Trælastvirksomheden indeholdtes en udførligere Redegjørelse i Konsulatets Aarsrapport for 1894. Produktionen af Trælast er, som det vil sees af en længere fremme i nærværende Indberetning indtaget Tabel, fremdeles i Stigende, ligesom Antallet af Sagbrug forøges. Der forberedes et mindre saadant i Kolafjorden, og flere Projekter omtales, der have til Formaal at exploitere Skovdistrikterne i Petchora. Tømmer derfra vil maaske ved Hjælp af mindre Kanaler blive overført enten til Dwinafloden eller til en Flod, der falder ud i den store Havbugt paa Østsiden af Kanin-Halvøen. — Et svensk Sagbrugsprojekt i Petchoratrakterne har ingen Berøring havt med dette Generalkonsulat. Der skal være et finsk Projekt oppe, gaaende ud paa endnu et Sagbrug i Kovda.

Tjærebrændingen.

I 1895 indtraadte en Prisstigning paa Tjæreprodukterne, der fremkaldte en tilsvarende Forøgelse af saavel Antallet af Tjærebrændere som af det producerede Kvantum. Disse forbedrede Forhold hænger sammen med Forfønininger, der i Schenkursk Fogderi fra Domæneforvaltningens Side har været trufne i Øiemed at ophjælpe denne Industri. Fra Begyndelsen af nævnte Aar indførtes nemlig offentlig Kontrol med saavel Tønderne som Produktet. De førstnævnte skal nøiagtig rumme 10 Vedro, forfærdiges efter fastslaaet Model og

forsynes med Domæneforvaltningens Stempel. Taravægten bestemmes nøiagtig, inden Tønderne fyldes, hvilket sidste ogsaa sker under Tilsyn af Domæneforvaltningens Betjente.

Som Følge af disse Forføjninger skal de tidligere stedfundne Forfalskninger og Opblandinger af Produktet m. v. nu være næsten forsvundet.

Trods dette gik i 1896 Produktionen af Tjære atter noget tilbage, om end ikke meget. Dette forklares imidlertid ved sammenstødende tilfældige Omstændigheder, som det her er unødvendigt at indgaa paa.

Exporten af denne Artikel har imidlertid i 1896 været ca. 8 500 Td. større end i 1895.

Jagten i Guvernementets Skove paa Fugl og firføddet Vildt har fra gammel Tid været en vigtig Indtægtskilde for Befolkningen. Efter Emaneringen af den russiske Jagtlov af 3die Februar 1892 gik imidlertid Udbyttet af denne Næringsvei adskilligt tilbage, væsentlig som Følge af det til Forebyggelse af Vildtets Udryddelse indførte Forbud mod Brug af forskellige ødelæggende Fangstredskaber, saasom Net, Snarer m. v. Den derved bevirkede Fredning eller Skaaning af Vildtet har imidlertid været til stort Gavn for Bestanden, saa at Udbyttet af Jagten nu, efterat Befolkningen har indrettet sig efter den nye Lovs Bestemmelser, og i større Udstrækning end tidligere forsynet sig med Skydevaaben, atter er steget til sin tidligere Høide og formentlig vil gaa en yderligere Udvikling imøde.

Nedenstaaende Tal angiver Jagtens Udbytte i Løbet af de sidste sex Aar.

	1891.	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.
Antal Jægre	13 045	10 083	6 228	8 735	8 367	10 749
Jagtudbyttets Værdi i						
Rubler	103 703	60 157	57 010	82 341	81 756	107 624

Af firføddede Dyr, der jages i Archangels Guvernements Skove, indtager Ekornet i kvantitativ Henseende den første Plads. Det jages i alle Skove, men fortrinsvis i Petchoras, Pinegas og Mesens Fogderier. Derpaa følger Ræve, Bjørne, Maar og Blaaræve (Fjeldræve? *canis lagopus*), Fjeldfras, Ulve, Hermelin og andre. Af Fuglevildt maa først nævnes Hjerper, derpaa Ryper, Tiur, Aarfugl og andre.

Udbyttet af Jagten indsamles af Opkøbere, der dels afhænder samme paa Markedet i Pinega, dels direkte forsender det til St. Petersburg.

I Petchora er Ryperne om Sommeren usælgelige, og Fuglen skydes derfor kun for Vingernes Skyld, der sælges til Opkøbere for tre Kopek Parret. For et Par Aar siden blev paa en Gang med Dampskib bragt til Archangelsk ikke mindre end 600 Pud saadanne Vinger. Fra Archangelsk exporteres de til Udlandet, hvor de anvendes til Pynt paa Damehatte.

Kulleier paa Novaja Zemlja.

Efterhvert som den nye Udvikling ved Ishavets og Hvidehavets Kyster og i det til samme stødende Land gaar fremad, vil der opstaa et stadig voxende Behov for Kul. Af Hensyn hertil udvirkede Archangels Guvernør, at der i 1895 blev afsendt en geologisk Expedition til Novaja Zemlja, hvor der allerede i en Række af Aar nu og da skal være paatruffet Kulforekomster, som rigtig nok af enkelte har været forklaret ved formodede Opskylninger fra Havet.

Expeditionen landsattes ved Matotschkin-Schar, hvorfra den under et to Maaneders Ophold paa Øen drog tvers over samme til det Kariske Hav og derfra atter mod Vest til Gaaseland, samt videre til Samojedkolonien i Karmakyla.

Af Expeditionens Rapport fremgaar det, at de Kul, man tidligere er stødt paa, umuligt kan tilskrives Opskylninger fra Havet, men maa have tilhørt lokale Leier, tiltrods for, at disse maa være beliggende paa andre Steder end der, hvor man har fundet Kullene. Det er derhos utvivlsomt, at de gjorte Fund maa tilhøre den samme Juraperiode som Kullene i Petchora, samt at de oprindelige Schichter maa have været undergravet og bortført af Vandet, saa at kun mere eller mindre sporadiske Forekomster er bevarede. Expeditionen raadede imidlertid til at opgaa og undersøge disse forskjellige Forekomster.

Efter Pomorernes Opgivende skal man tidligere i størst Mængde have paatruffet Brændkul i Korsfjorden, men didhen kom ikke Expeditionen. Det antages, at man ogsaa paa Gaaseland vilde finde Kulleier, der endnu ikke er udbrudt af Vandet. Paa Nordsiden af Gaaseland fandt Expeditionen langs Bredderne af Bakkeleierne store Blokke af Brændkul, der antagelig befandt sig i ikke lang Afstand fra sine oprindelige Leier.

Ifølge kemiske Analyser af det fundne Kul, foretagne ved Bjerginstituttet i St. Petersburg, skal Pulver af samme ved Forkoksning først sprude Gnister, hvorpaa det forbrænder med en lys Flamme. De udbrændte Rester beholder Pulverformen. Koksen repræsenterer 44.96 % af den oprindelige Masse.

Ved Analyse af Kullene er fundet 55.88 % Kulstof og 4.80 % Aske. Varmekapaciteten er udregnet til 5.200 Varmegrader.

Efter dette maa Novaja Zemljas Kul henregnes til Brunkullene, det vil sige til de mineralske Brændstoffer af middels Værdi.

Anlæg af Cellulose-Fabrik.

Den i Aarsrapporten for 1894 omtalte Fabrik for Tilvirkning af Cellulose vil antagelig snart blive færdig. Efter hvad Chefen har meddelt mig, vil Fabriken Behov for Svovelsyring lettest og billigst kunne tilfredsstilles ved Import af Svovelsyre fra Norge.

Bly- og Sølvforekomster.

I Nærheden af den norske Grændse ved Jakobselven findes Blyanvisninger, der efter Nogles Mening skal være driveværdige. For nogle Aar siden blev et forholdsvis ikke ubetydeligt Prøveparti Erts udbrudt og afsendt, saavidt vides til Sachsen. Ertsen skal være bleven befunden god, indeholdende indtil 80 % Bly, men der hørtes foreløbig ikke noget om fortsatte Arbeider. I de sidste Tider synes imidlertid atter Projekter at være igang, sigtende til Drift af nævnte Forekomster.

Fra gammel Tid har man vidst, at baade Sølv og Blyerts fandtes i Fjeldene omkring den indre Del af Kandalaksfjorden, tildels paa nogle derværende Øer, blandt andre Bjørnøen. Tidligere foretagne Arbeider har forlængst været nedlagte.

Arbeiderne skal imidlertid nu atter optages, og Koncession paa Driften er allerede givet.

Telegraflinien til Murman er i 1896 anlagt fra Byen Kem paa Hvidehavets Vestside over Landsbyerne Kereth, Kovda, Kandalaks til Byen Kola og videre til Jekaterinehavn, Petchinga Kloster og Jakobselv, hvor Sammen slutning skal finde Sted med en norsk Finmarkslinie. Tilsammen har denne Linie en Længde af 948 $\frac{1}{2}$ Verst. Foreløbig er Telegrafstationer i Virksomhed i Kereth, Kovda, Kandalaks, Kola, Jekaterinehavn og Petchinga. Paa sin Vej fra Kandalaks til Kola er den nye Telegraflinie ført frem langs Bredderne af Laplands Søer og de dem forbindende Elve, hvilket i betydelig Grad vil lette Tilsynet med Linien, da man om Sommeren kan komme frem med Baad langs Bredderne og om Vinteren den vanlige Renpostvej følger samme Retning.

Man har ved dette Anlæg, under Paavirkning af Exemplet fra Norge, fraveget det ellers i Rusland fastholdte Princip, at Telegrafnier kun anlægges der, hvor man allerede har ordentlige Landeveie.

Anlægget af denne Linie har kostet 210 740 Rubler. Tilbage staar endnu Anlægget af Liniens østlige Gren fra Kola til Fiskeværøet Gavrilova. Dette Arbeide vil dog blive færdigt i Løbet af Sommeren 1897.

I 1895 blev Telegraflinien til Ust-Tsiljmma fuldenendt, en Landsby paa 4 000 Indbyggere, der er det administrative Centrum inden Petchoras Fogderi.

Dampskibslinier.

I 1896 paabegyndtes de ugentlige Ruter, om hvilke tidligere indberettet. Af det Archangelsk-Murmanske Dampskibsselskab, der nyder betydelige Subventioner af Staten, underholdtes følgende Linier:

1. Den Murmanske Vaar-Linie mellem Vardø og Firkeværerne paa den Murmanske Kyst en Gang ugentlig.

2. Den Murmanske Sommer-Linie, efter Hvidehavets Opgang, mellem Archangelsk, Kola og Vardø med Anløb af mellemliggende Fiskevær og Kolonier en Gang ugentlig.

3. Varangerfjord-Linien mellem Petchinga Kloster og Vadsø en Gang ugentlig med en mindre Lokalbaad.

4. Onega-Linien i det Hvide Hav en Gang ugentlig.

5. Kandalaks-Linien i det Hvide Hav en Gang ugentlig.

6. Novaja Zemlja-Linien to Gange i Løbet af Skibsfarten.

7. Mellem Archangelsk og Petchoraflodens Munding udførtes i 1896 et Par Reiser med et af Administrationen for Anledningen leiet Dampskib. Fra 1897 af vil imidlertid ogsaa denne Linie blive overtaget af det Archangelsk-Murmanske Dampskibsselskab, som i nævnte Aar har at udføre tre Ture paa denne Linie, med Anløb af Mesen, og fra 1898 sex Ture.

Fra 1897 af vil Vadsø blive opgivet som Anløbssted for den russiske Lokalbaad i Varangerfloden. Dennes Ruter standser altsaa ved Pasvikelvns Munding. Derimod er fra samme Tidspunkt denne Lokalroute forlænget østover til Jekaterinehavn.

Skibsfarten paa Floderne.

Af Archangels Guvernements Floder ere kun den nordre Del af Dwina med dens Biflod Vytschegda samt Petchora, Mesen og tildels Onega seilbare under hele Navigationstiden.

Regelmæssig Dampskibsfart eksisterer kun paa Dwina og Petchora. Paa Floden Mesen findes næsten ingen Skibsfart, væsentlig som Følge af Distrikternes Ubeboethed. Paa Floden Onega hindres Seiladsen i betydelig Grad af den hurtige Strøm og Elvestryg.

Nedad Dwinaen ankom i 1896 til Archangelsk 716 Fartøier og 1 996 Flaader med Ladninger til en samlet Værdi af 4 501 437 Rubler. Paa Floden Mesen fremflødtes til Sagbrugene 86 Flaader med Tømmer til Værdi 114 012 Rubler og paa Floden Onega til de derværende Sagbrug 185 Flaader til Værdi 311 979 Rubler. Værdien af paa samtlige Floder fremflødte Varer udgjorde i 1896 4 927 428 Rubler eller 550 000 Rubler mere end i det foregaaende Aar.

Fra Archangelsk sendtes i 1896 op ad Floden 454 Fartøier med Ladninger til Værdi af 663 979 Rubler eller 240 000 Rubler mere end i 1895.

Nedenstaaende Tabel, der for sidste Tiaar udviser Omfanget af Vareførselen paa Dwina til og fra Archangelsk, giver et godt Bidrag til Bedømmelsen af Udviklingen paa Stedet.

Ankomne.			Afgaaede.	
	Fartøier.	Flaader.	Værdi.	Fartøier. Værdi.
1887 . . .	452	1 088	2 951 210	207 138 072
1888 . . .	556	1 547	3 637 719	464 267 464
1889 . . .	731	1 480	3 612 030	457 313 228
1890 . . .	826	1 839	3 300 422	423 260 560

	Ankomne.			Afgaaede.	
	Fartøier.	Flaader.	Værdi.	Fartøier.	Værdi.
1891 . . .	730	1 305	3 097 866	419	266 240
1892 . . .	708	1 963	4 222 124	477	378 220
1893 . . .	715	1 864	4 924 552	444	363 208
1894 . . .	740	1 930	4 611 954	463	409 556
1895 . . .	704	2 014	4 386 997	445	429 908
1896 . . .	716	2 267	4 927 428	454	663 979

De i denne Tabel anførte Værdiangivelser har dog vistnok sin største Betydning ved Sammenligningen fra Aar til andet. Den virkelige Værdi er antagelig adskillig større. I Rusland opkræves en saakaldt Kvartprocentafgift af alle paa Floderne fremførte Varer. Denne Afgift anvendes til Udbedringer i Flodens Seilløb m. v.

Det er selvfølgelig Dwinaen og de paa samme for største Delen fra andre Guvernementer til Archangelsk fremførte Varer, der giver Byen dens Betydning som Exportsted. Naar Jernbanen fra Vjatka til Kotlas bliver færdig, vil Skibsfarten nedad Floden fra Kotlas til Archangelsk faa et mægtigt Stød fremad, da Produkterne fra Vestsibirien og de østligste europæiske Guvernementer vil tage denne Vei.

Paa Petchorafloden har i Løbet af de sidste Par Aar med offentligt Bidrag været udført et Antal Dampskibsreiser op og ned Floden. Da Nyttens og Nødvendigheden af denne Foranstaltning tilfulde er bleven godtgjort ved den udviklede Trafik og ved det stærke Prisfald paa Livets første Fornødenheder, er ogsaa denne Dampskibslinie bleven fast ordnet for en Række af Aar. Fra 1897 af skal med to Floddampskibe aarlig udføres 8 à 10 Ture op og ned. De søgaaende Dampskibe gaa op Floden til Landsbyen Kuja 120 Verst fra Petchoras Munding. Derfra gaar Floddampskibe 700 Verst op Floden til Landsbyen Ustkoschewa; om Vaaren og Høsten, naar Trafiken og Vandstanden er størst, endnu længere op Floden. Den saaledes istandbragte sammenhængende Dampskibsforbindelse med Archangelsk antages at ville rive Petchoratrakterne ud af deres trykkende Afhængighedsforhold, hvori de hidtil har befundet sig til Kjøbmændene i Byen Tscherdyn i Guvernementet Perm. Dampskibsforbindelsen vil selvfølgelig aabne nye Deboucher for Artikler, der hidtil kun delvis har kunnet udnyttes. Jeg fæster Opmærksomheden paa Artiklen Renhaa r.

De nye Jernbaner.

Jernbanen fra Vologda til Archangelsk skal efter Planen blive færdig Vinteren 1897—98. Det forsikres ogsaa, at saa vil blive Tilfældet, tiltrods for, at Arbeiderne har vist sig at være forbundne med større Vanskeligheder end forudseet. De forberedende Arbeider synes ikke at have været ledet med tilstrækkelig Omhu. De udstrakte Myrer og Sumpe, over hvilke Linien fører, skal have vist sig at være baade større og dybere end antaget. Imidlertid nærer man dog Haab om, at Jernbanen skal blive aabnet for Drift i Begyndelsen af førstkommande Vinter. Fra Vologda af har en Strækning af ca. 100 Verst allerede i nogen Tid været aabnet for Drift. Jernbanen fra Vjatka til Kotlas vil først blive færdig et Aar senere.

Nyt Havneanlæg.

Tanken om Anlæg af en Havn paa Murman i umiddelbar Nærhed af det aabne Hav skal være udgaaet fra Finantsministeren, Hr. Witte, der i 1894 besøgte Kysten.

Samtidig har Byen Kola, der vil blive afløst af det nye Anlæg, faaet sin Dødsdom udtalt i følgende Ord:

„Byen Kola er under Nutidens mere udviklede Forhold erkjendt at være uhensigtsmæssig som økonomisk og administrativt Centrum for Livet og Rørelsen paa Murmanskysten.

Kolabugten trænger sig fra det aabne Hav 90 Verst ind i Fastlandet, og her, ved Sammenløbet af Floderne Kola og Tuloma, har Byen Kola saa at sige gjemt sig længst mulig borte fra Fiskeribedriften paa Murman.

For Aarhundreder tilbage, under ganske andre Livsforhold, da det gjaldt at dække sig mod alskens Fiender, og da Murmanskysten endnu hjemsøgttes af Sørøvere, havde muligvis et Anlæg i denne Afkrog, forsynet med Ringmur, Taarne og Skydehuller, og paa alle Sider beskyttet af naturlige Barrierer i Form af Fjelde og Havgrunde, nogen fornuftig Mening. Men i vor Tid har Byen fuldstændig tabt sin Betydning.“

Efter russisk Kilde skal her anføres Følgende:

Kolas Grundlæggelse tilskrives Novgoroderne, der herfra drev fordelagtigt Havfiske. Første Gang nævnes Kola i 1264. Ligetil Novgorods Fald foregik hyppige Stridigheder med Grændsebefolkningen i Norge. Fra 1471 indtil det 16de Aarhundrede herskede Ro.

I 1590 truede Svenskerne med et Anfald paa Byen, men Borgerne værgede sig og fik som Belønning herfor forøgede Rettigheder. I det 17de Aarhundrede skete atter et Overfald af Svenskerne, hvorfor der i 1664 blev opsendt en Voivod og 100 Skyttere. I 1704 blev under Peter den Store opført en Træfæstning med 59 Kanoner. I 1784 blev den Fogderiby.

Under Keiser Paul blev Fæstningen nedlagt og Kanonerne førte andetsteds hen; samtidig blev Byen gjort til Forvisningssted. I 1809 blev Kola indtaget og plyndret af to engelske Slupper og 35 Soldater.

I August 1854 blev Byen brændt ved Bombardement af Englænderne. I 1858 reducedes den til en urangeret By. I 1883 ophøiedes den atter til Fogderiby og havde i 1886 et Indvaanerantal af 761 Individider.

Ikke alene Kolas tjerne Beliggenhed fra Havet og fra den store Handelsvei langs Laplandskysten, men ogsaa en hel Række af andre naturlige Mangler har i høj Grad bidraget til at forringe Byens Betydning.

Dampskibene kan saaledes ikke gaa op til Kola, men maa kaste Anker i betydelig Afstand fra samme, Postdampskibene i en Afstand af 3 Verst, og det lille murmanske Administrationsskib i 1 Versts Afstand. Under Ebbetiden ligger Bredderne tørre i lang Afstand, saa at Grunde, Sten og Strømstryg, der til sine Tider kan gjøre det umuligt for et Fartøj at blive liggende for Anker,

forbyder at gaa længere op til Byen. Et Seilskib kan, da Fjorden er for trang til at manøvrere, hverken komme ind fra Havet eller gaa ud igjen uden ret Modvind. Endelig maa mærkes, at Fjorden om Vinteren lægger sig fra Byen og udover til en Afstand af 25 Verst fra samme.

Om disse Manglers Indvirkning paa Kolas økonomiske Stilling vidner blandt andet den Omstændighed, at Byen, tiltrods for den mærkbare Fremgang paa Kysten og tiltrods for, at den i Aarhundreder har været Distriktets administrative og kommercielle Centrum, dog ikke er gaaet et eneste Skridt fremad. Tvertimod begynde Kolaborgerne i den senere Tid at indskrive sig som Kolonister og overflytte til den murmanske Kyst, hvor der allerede paa forskellige Punkter begynder at fremspire et ganske kvikt Handelsliv, medens samtidig Kola Aar for Aar gaar tilbage.

Den bedste Havn paa Murman regnes i Almindelighed Jekaterinehavn at være i Nærheden af Kolafjordens Munding, og kun 15 Verst fra Havet og fra Handelsveien til Archangelsk. Havnen, der er beliggende omtrent i Midtpunktet mellem de yderst østlige og de yderst vestlige Fiskevær og Handelssteder paa Murmanslinien, ligger umiddelbart an til det faste Land og er mod Havet dækket ved den høje, to Verst lange Jekaterineø.

Havnen fryser næsten aldrig til, og hvis der i et enkelt Aar ogsaa danner sig Is i første Halvdel af Marts Maaned, saa er den saa sprød, at den ikke lægger nogen alvorlig Hindring iveien for, at Skibsfarten kan fortsættes Aaret rundt. Man behøver kun, naar denne tynde Is lægger sig, at lade en liden Dampers bryde den istykker, saa vil Isflagene strax bortføres af Flo og Fjære, der i Kolafjorden gaar op til 10 à 12 Fod.

I 1895 blev Havnen bedækket med Is i Midten af Marts, ny Stil, men de Dampskibe, der havde overvintret dersteds, forlod uden nogen Vanskelighed Havnen, den 1ste April.

Havnen har en Længde af 1 000 Favne og en Bredde af 150—200 Favne. Dybden er fra 10—25 Favne, Undervandsklipper eller Rev findes ikke, og selv de største og dybest stikkende Fartøier kan derfor ligge for Anker næsten lige ind til Kysten.

Under hvilkesomhelst Storme paa Havet eller i Kolafjorden, er det altid roligt i Havnen, som til alle Sider er dækket af høje, næsten lodrette Klipper.

I Havnens sydvestlige Hjørne udmunder en Bæk, der fører fortrinligt og rigeligt Drikkevand. Denne Bæk, der ikke fryser til om Vinteren, tjener som Afløb for nogle Søer paa Fastlandet, af hvilke den nærmeste ligger 95 og den næste 137 Fod over Havets Overflade.

I kort Afstand fra Havnens Sydside, omtrent 150—200 Favne fra Stranden, skjult bag en forholdsvis lav Fjeldknaus, befinder sig en temmelig udstrakt Fjeldkjedel af omkring 15 Desjatins Omfang, paa alle Sider beskyttet af Fjelde. Denne Kjedel, i Forbindelse med nogle smaa Sidedale, afgiver bekvem Plads for en ganske betydelig Befolkning.

Ovenanførte Fortrin ved Jekaterinehavn har fremkaldt Tanken om her at grundlægge et nyt administrativt Centrum for Murman. Til indledende Arbejder i Løbet af 1896 bevilgedes 150 000 Rubler. En lignende Bevilgning skal nu være stillet i Udsigt for en Række Aar.

Fra Juni til November Maaned udførtes en Række Arbeider, af hvilke skal nævnes: Nivellering og Udtørring af det for det vordende Byanlæg bestemte, oven angivne Dalføre; Opførelse af en midlertidig Kai til Brug ved Modtagelsen af Byggematerialier; Anlæg af en Sporvei mellem Havnen og Byggeterrænet (600 Favne lang, System Dekonville). Forberedende Skridt er gjort til Opførelse af en permanent Stenkai langs Havnens Sydside og til Udminering af en Chaussée fra samme op til Byterrænet.

Efter Forlydende vil der, foruden de offentlige Bygninger, Kirke, Skole, Embedslokaler m. v. tillige fra det Offentliges Side blive opført et Antal for Privatbrug bestemte Huse, der successivt vil blive overladt til Indflyttere paa rimelige Vilkaar.

Til Udførelse af Undervandsarbeider, Mineringer og andre Stenarbeider har norske Arbeidere været anvendt under Ledelse af en paa dette Felt specielt sagkyndig Ingeniør.

Muddringsarbeider i Dwinaen og paa Archangels Bar.

De i 1890 paabegyndte Muddringsarbeider have været fortsatte ogsaa i Sommeren 1896, dels paa Barren, dels paa Grunde ved Mosejeføen i Elven og havde væsentlig til Hensigt at fjerne de siden Skibsfarten i 1895 stedfundne Forandringer og derved gjenvinde den Dybde, man allerede ved tidligere Arbeider havde opnaaet.

Isgangen under 1896 havde fundet Sted under Omstændigheder, der medførte en ganske betydelig Tilsanding baade paa Barren og ved Moisejeføen. Paa sidstnævnte Sted lykkedes det inden Navigationens Udløb at udgrave Kanalen i den projekterede Bredde af 40 Favne og med en Dybde paa Lavvand af $16\frac{1}{4}$ Fod, altsaa en halv Fod mere end projekteret.

Arbeiderne ved Renskning af Kanalen over Barren foregik i Tidsrummet fra 12te Juni til 25de August. Herunder uddybedes den nordlige Del af Kanalen, der især havde lidt af Tilsandinger, saa at den mindste Dybde ved middels Høivand blev $21\frac{3}{4}$ Fod, eller $20\frac{3}{4}$ Fod ved lavt Høivand. Denne nordlige Del af Kanalen har en Bredde af 26 Favne. Paa den øvrige Del af Kanalen, hvor Oprenskningsarbeider ikke foretages i 1896, forblev Dybden $20\frac{1}{4}$ Fod paa middels Høivand og $19\frac{1}{4}$ Fod paa lavt Høivand.

Samtidig med Kanalernes Uddybning og Muddringsarbeidernes Gang forandrede ogsaa Fartøiernes tilladte Dybgaaende. I Navigationstidens Begyndelse tilstededes $16\frac{1}{2}$ Fods Dybgaaende, hvilket senere forøgedes til $17\frac{1}{4}$ Fod.

Erfaringerne fra de senere Aar synes at vise, at Tilsandingen af de udmuddrede Render, om den skulde blive en konstant Faktor, vil komme til at virke som en betydelig Hemske. Det større Dybgaaende, der tilstedes det under Navigationens sidste Del, kommer kun et mindre Antal Fartøier tilgode. Ved Skibsfartens Aabning i 1897 gaar man atter til en Begyndelse tilbage til et Dybgaaende af $16\frac{1}{2}$ Fod. Paa den anden Side maa det ikke glemmes, at naar der fremdeles foregaar Lægtring over Archangels Bar, saa er det ogsaa begrundet ved, at der stadig hidsendes mere dybtstikkende Fartøier, efterhvert

som Seilrenden uddybes. Det er ikke mange Aar, siden Dybden paa Barren kun var 14 Fod. I 1895 maatte 43 Fartøier komplettere sin Last ved Lægtring. For 1896 haves ingen Meddelelse desangaaende.

For at undgaa den Usikkerhed, der ofte opstaar i de nærmeste Dage efter en stedfunden Forandring af det tilladte Dybgaaende, samt de Ubehageligheder og Misforstaaelser, som deraf er en Følge, blev der fra dette Konsulat gjort en Henstillen til vedkommende Myndigheder om at lade det tilladte Dybgaaende fortløbende indtrykke i hvert udkommende Nummer af Archangels Tidende og samtidig fastsætte, at stedfundne Forandringer af Dybgaaendet først skulde være gjældende fra den Dag, da Forandringen første Gang bekendtgjøres.

Denne Henstillen førte imidlertid ikke til noget Resultat. Tvertimod blev der efter nogen Tids Famlen fastsat, at Dybgaaendet overhovedet ikke skal offentliggøres i Stedets Avis, men kun opslaaes i Lodsoldermandens Kontor, hvor man altsaa til enhver Tid skal kunne overbevise sig om Dagens tilladte Dybgaaende.

Hvidehavets og Murmanskystens Fyre.

I 1895 og 1896 er udført følgende Arbejder:

De fem tidligere omtalte smaa Fyr paa Murmanskysten er fuldførte, nemlig: Et paa det Tydske Næs, i Nærheden af Vaideguba; et paa Tsip-Navolok; et paa Teriberka Næs; et paa Øen Charlow og et paa store Voronja-Ludja.

Paa Gorodetski Næs i Hvidehavet er et nyt Fyrtaarn under Bygning. Ligeledes ombygges Fyrtaarnet paa Intsi.

Archangels nye Kredsret.

I 1896 er Keiser Aleksander II's Retsforordninger blevne indførte ogsaa i Guvernementet Archangelsk.

Iste Juli 1896 aabnedes Archangels Kredsret med dens to Afdelinger og et Personale, bestaaende af Præsidenten, Vicepræsidenten og fem Medlemmer, af hvilke den ene fungerer som øverste Notarius. Paa Grund af de særlige Forhold i dette Guvernement har man dog fundet det at være for tidligt uden nærmere Erfaring hersteds at indføre Jurysystemet, hvorfor alle Sager, der henhøre under denne Kredsret, foretages overensstemmende med de Regler, der er gjældende for Sager, som ikke forelægges Juryen.

I de Sager, der henhøre under Fredsdommerne, er Kredsretten Appelinstant. Fredsdommerne fungere tillige som Kredsrettens Undersøgelsesdommere. Thing under Ledelse af to Dommere afholdes i alle Fogderibyer, dog ikke i Kolas og Petchoras Fogderier.

Archangels Filial af Russisk Bank for udenrigsk Handel, der, som tidligere meddelt, aabnede sin Virksomhed Høsten 1895, har i det tilføjede Aar været til betydelig Lettelse for mange Forretninger, hvad man vistnok ogsaa har følt i Norges nordlige Byer.

Redernes Opmærksomhed henledes atter paa den Adgang, Banken giver til at skaffe Kapteinerne Penge paa en fordelagtig Maade og saaledes udfri dem af Tvangsforholdet til Afladerne.

Det bemærkes, at den russiske Bank for udenrigsk Handel ikke blot driver Bankforretninger, men ogsaa Handel med Varer, navnlig Exporthandel.

Vanskeligheder paa Murmanskysten.

I den skandinaviske Presse har i Løbet af forrige Aar været ført stærke Klager over den Behandling, der fra Handelshuset Brødrene Merslutin blev forskjellige Salt- og Kulfartsier tildelt paa den murmanske Kyst i 1896. Klagerne var ogsaa i mange Punkter berettigede, uagtet der ialfald i et enkelt Tilfælde ogsaa kan lægges vedkommende Fartøis Fører en Del tillast. Uden at ville tage nævnte Handelshus i Forsvar, finder jeg dog at burde fremhæve, at Ukyndighed og Misforstaaelse for en Del har havt sin Finger med i Spillet. De Saltladninger, der var kjøbt med Leverance i Fiskeværer Teriberka, var betinget leveret „med Mellemrum“, hvilket vel maa forstaaes derhen, at ikke to Skibe skulde losse samtidig; men dette var ikke overholdt fra Sælgerens Side. Nogle af Kapteinerne vare underrettede om den eiendommelige, i Certepartiet ikke indtagne Klausul, at Lasten skulde leveres selv uden Fremvisning af Konnossementet, andre Kapteiner derimod ikke. Dette kan dog ikke undskylde Firmaets Optræden ligeoverfor flere Kapteiner, da disse selvfølgelig ikke kan gjøres ansvarlig for feilagtige Dispositioner fra Sælgers eller Kjøbers Side. En norsk Kapteins Hensigt at anlegge Proces mod nævnte Handelshus er, saavidt vides, endnu ikke realiseret. Fra andet Hold har imidlertid Firmaet maattet finde sig i Procesanlæg og Processens Tab. Firmaet skal i det hele taget paa en mindre behagelig Maade have faaet føle Følgerne af sin Optræden.

Af nærværende saavelsom af nærmest foregaaende Aarsrapporter vil det fremgaa, at det er ganske omfattende Foranstaltninger, der fra Styrelsens Side træffes i Hensigt at bringe disse nordlige Trakter i fast Forbindelse med Kulturen og gjøre dens Beboere delagtige i Civilisationens Goder. Alt er dog endnu i sin Begyndelse, og for mange staar det til Dato uklart, hvilke ydre Former Udviklingen vil faa. Først naar Jernbanerne om kort Tid aabnes, vil det vise sig, hvor stor Fort Udviklingen vil tage.

Saa meget er imidlertid vist, at der heroppe vil kaldes tillive en Bevægelse, der paa mange Maader vil faa Indflydelse ogsaa paa de nordlige Landsdele. Der bliver ikke længer noget tomt Rum mellem Norge og Rusland. Begge Stater kommer til at støde umiddelbart op til hinanden i en ganske anden Forstand end hidtil. Dermed øges ogsaa Behovet for, at man fra begge Sider lærer hinanden bedre at kjende.

Udsendelsen af en norsk Fiskeristipendiat til Rusland betegner vistnok et Skridt fremad i den rigtige Retning.

De i nærværende Rapport indeholdte Meddelelser om Guvernementets Forhold ere for den væsentligste Del hentede fra Archangels nuværende Guverners mange Publikationer.

C. Falsen.

Buenos Ayres.

Aarsberetning dateret 15 Mai 1897.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Lstrl.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Vicekonsuls- stationerne	2	1 055	-	-	2	1 055	-	-	1 220
- Sverige til Vicekonsuls- stationerne	1	1 040	-	-	1	1 040	-	-	1 100
- andre Lande til Hoved- stationen	86	70 187	22	19 053	108	89 240	-	-	99 180
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne . . .	51	35 304	83	70 284	134	105 588	-	-	43 597
Ialt	140	107 586	105	89 337	245	196 923	48	53 653	145 097
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Vicekonsuls- stationerne	-	-	1	294	1	294	-	-	-
- Sverige fra Vicekonsuls- stationerne	1	507	-	-	1	507	-	-	850
- andre Lande fra Hoved- stationen	54	40 253	49	40 754	103	81 007	-	-	48 040
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne . . .	116	91 348	25	21 554	141	112 902	-	-	103 333
Ialt	171	132 108	75	62 602	246	194 710	47	53 262	152 223

For Ordre m. M. anløb 44 Skibe dr. 28 409 Ton.

Af svenske Skibe aukom 20, dr. 9 394 Ton.

Erlagte Konsulatavgifter af norske Skibe ved Hovedstationen Kr. 5 055.45, ved Vicekonsulsstationerne Kr. 2992.41, af svenske Skibe ved Hovedstationen Kr. 301.52, ved Vicekonsulsstationerne Kr. 179.80. Expeditionsavgifter: norske Kr. 1 575.00, svenske Kr. 120.00.

Til den herværende Sømandskirke indbetaltes paa Generalkonsulatet ca. \$ 420 Papir.

I Generalkonsulatets Protokoller indførtes 46 Protester og 13 Søforklaringer. Der udfærdigedes 15 Certifikater, 82 Legalisationer, 7 midlertidige Nationalitetsbevis, 454 Certifikater for Fartøiers Ind- og Udklarering, 20 Hjem-
T

sendelsespas for syge og forliste Sømænd og 26 Opnævnelser af Besigtigelsesmænd. Der afsendtes 524 og modtoges 495 Breve og Telegrammer.

Til Fartøier og her bosatte norske og svenske Undersaatter ankom under Generalkonsulatets Adresse ca. 14 500 Breve og Avispakker, hvoraf ca. 5 000 paaførte nye Adresser.

Der forskaffedes gratis Forpleining paa Hospital for 8 fastboende Nordmænd og for 2 Svensker. Fra norske Skibe indlagdes paa Hospitalet 70 syge Sømænd og 3 fra svenske Fartøier.

Af opsparede Hyrebeløb er der gennem Generalkonsulatet blevet hjemsendt til Norge af 16 norske Sømænd Kr. 2 470.00 og til Sverige af 8 svenske Sømænd Kr. 1 484.30.

Af Mulkter, ilagte Sømænd ombord paa norske Fartøier i Henhold til Søfartslovens § 102, er til Generalkonsulatet indbetalt og hjemsendt et Beløb af Kr. 210.70.

Paa norske Seilskibe paamønstredes ved Hovedstationen 99 Nordmænd, 38 Svenske og 63 Udlændinger og afmønstredes 103 Nordmænd, 23 Svenske og 33 Udlændinge.

Paa norske Dampskibe paamønstredes 18 Nordmænd, 5 Svensker og 24 Udlændinge og afmønstredes 18 Nordmænd, 3 Svenske og 19 Udlændinge.

Der anmeldtes at være rømt ved Hovedstationen: fra norske Seilskibe 46 Nordmænd, 11 Svenske og 22 Udlændinge, tils. 79, hvilke havde tilgode en Hyre af Kr. 1 135.00, og fra norske Dampskibe 8 Nordmænd, 7 Svenske og 3 Udlændinge, hvilke havde tilgode en Hyre af Kr. 40.00.

Aarets Hyrer udgjorde: 1ste Styrmand Kr. 62—75, 2den Styrmand 60—70, Baadsmand 63, Seilmager 54—70, Tømmermand 45—75, Kok & Stuert 45—125, Matros 45—72, Letmatros 40—47, Jungmand 14—36, 1ste Maskinist 180, Maskinistassistent 90, Fyrbøder 72, Kullempere Kr. 54—63.

Til Hovedstationen ankom følgende norske Skibe:

Seilskibe med Ladning: fra England 9 dr. 6 642 Tons, fra Belgien 1 dr. 1 168 T., fra Spanien 2 dr. 1 431 T., fra Nordamerika 55 dr. 47 958 T., fra Brasilien 3 dr. 800 T., fra Chile 1 dr. 160 T.

Seilskibe i Ballast: fra Uruguay 5 dr. 3 431 Tons, fra Afrika 3 dr. 1 720 T., fra Brasilien 2, dr. 1 148 T., fra argentinske Havne 3 dr. 1 657 T.

Dampskibe med Ladning: fra England 2 dr. 3 022 Tons, fra Nordamerika 2 dr. 3 108 T., fra Brasilien 10 dr. 4 531 T., fra Ostindien 1 dr. 1 367 T.

Dampskibe i Ballast: fra Afrika 1 dr. 1 941 Tons, fra Brasilien 2 dr. 3 192 T., fra Uruguay 3 dr. 1 744 T., fra argentinske Havne 3 dr. 4 220 T.

Af de med Ladning ankomne Seil- og Dampskibe var 54 lastede med Trælast, 3 med Harpix, 9 med Kul, 13 med Yerbamaté, 2 med Stykgods og 1 med Ris.

Fra Hovedstationen afgik:

Seilskibe med Ladning: til England 16 dr. 10 799 Tons, til Belgien 1 dr. 273, til Holland 2 dr. 1 720, til Tydskland 5 dr. 4 750, til Brasilien 1 dr. 275 og til Afrika 11 dr. 6 222 Tons.

Af disse var 13 lastede med Mais, 4 med Hvede, 9 med Quebrachotræ, 6 med Linfrø og 4 med saltede Huder.

Seilskibe i Ballast: til England 1 dr. 931 Tons, til Nordamerika 14 dr. 14 107, til Barbados 1 dr. 788, til Uruguay 3 dr. 1 372 og til argentinske Havne 25 dr. 17 036 Tons.

Dampskibe med Ladning: til England 3 dr. 3 449 Tons, til Belgien 1 dr. 2 268, til Brasilien 13 dr. 7 364 og til Frankrige 1 dr. 1 133 Tons.

Af disse var 6 lastede med Kvæg, 5 med Mel, 4 med Mais og 3 med Kjød.

Dampskibe i Ballast: til Uruguay 1 dr. 732 Tons og til argentinske Havne 4 dr. 5 788 Tons.

Fragtmarkedet, der i Slutningen af 1895 havde en nedadgaaende Tendents, fremviste under det forløbne Aar visse Fluktuationer, der i September til November antog Karakteren af en usædvanlig og pludselig Reaktion til det Bedre. Faa eller ingen norske Dampskibe fik høste Fordelen af denne glimrende Periode, medens derimod særlig engelske Skibe benyttede sig af de indtrufne Forholde til at sikre sig lønnende Returfragter. I December tog imidlertid Fragtmarkedet en ligesaa hurtig Vending nedad, som det var gaaet op, og Aaret sluttede med ufordelagtige Rater og med endnu værre Udsigter for den kommende Saison. Fragterne paa Brasilien har været nogenlunde lønnende, og enkelte norske Dampskibe har her optaget Konkurrancen med andre Nationers Skibe med ganske godt Resultat. For Seilskibe har Høfragterne til Rio de Janeiro og Santos frembudt tilstrækkelig Tiltrækning, saa at en stor Del af den ledige Tonnage, der søgte herfra til de forenede Stater, tog med sig Hø til ovennævnte Havne til en Fragt, der varierede mellem \$ 2 og \$ 2.40 Guld pr. 40 Kvadratfod. Quebrachofragterne har holdt sig ganske gode, og flere Seilskibe opnaaede indtil 25 sh. fra Colastiné og 18 sh. 6 d fra Buenos Ayres eller La Plata. Udførselen af denne Artikkel har beskæftiget et ikke ubetydeligt Antal Seilskibe. Saltede Huder og Talg har iaar været af mindre Betydning for Seilskibene, da ogsaa for disse Artiklers Vedkommende Konkurrancen fra Dampskibenes Side føles mere og mere, og kun enkelte Partier ere udskibede med mindre Seilskibe, der blev befragtede for en lump Sum eller ogsaa pr. Ton til en Fragt, der varierede mellem 27 sh. 6 d til 35 sh. til Canalen f. O. Kvægfragterne holdt sig jevnt i £ 5. 0. 0 pr. Oxe og 9 sh. pr. Faar og afgiver en god Beskæftigelse for et stort Antal Dampskibe, hvis Dæk tillader Kvægtransport.

Direkte Dampskibsforbindelse. Den i min forrige Aarsberetning omtalte Dampskibslinie, som D'Hrr. A. C. de Freitas & Co. i Hamburg havde til Hensigt at etablere mellem skandinaviske og argentinske Havne, er desværre bleven indstillet, hvilket er saa meget mere at beklage, som en saadan Linie vilde have været en vigtig Faktor til at underlette og forøge Afsætningen af nordiske Produkter paa det herværende Marked.

Havneafgifter. Tilfølgende afsluttede Traktater, der sikre Traktatlandenes Fartøier den samme Behandling, hvad Afgifter angaar, som de Nationale, har Congressen fundet Opfordring til for indeværende Aar at indføre nogle Modifikationer i de hidtil gjældende Love om Havne-, Fyr- og Sanitetsafgifter. Af omstaaende Oversigt over de tidligere Love og de deri foretagne Forandringer vil det bemærkes, at argentinske Fartøier i udenrigsk Fart nu erlægge de samme Afgifter som de, der afkræves fremmede Seil- og Dampskibe, medens disse i Kyst- og Flodfart ligeledes med de argentinske, betalende som disse Fjerdeparten af Tarifen for Havneafgifter.

Lov ang. Ankomst- og Opholdsafgifter for 1896 bliver gjældende for 1897 med følgende Forandringer:

1896.	1897.
§ 1.	§ 1.
Afd. 1.	Afd. 1.
Litera f. Routegaaende Passagerdampskibe fra Montevideo og Floderne betaler Fjerdeparten af Tarifen.	Litera f. Seilfartøier og Dampskibe udelukkende i Kystfart betaler Fjerdeparten af Tarifen.
Litera g. Seil- og Dampskibe omtalte i de to foregaaende Literas, der fører argentinsk Flag, betaler blot 1 Cent pr. Ton.	Litera g. Udgaar.
Afd. 2.	Afd. 2.
Litera d. Fartøier i Kystfart, der er indførte i det nationale Skibsregister, erlægger Fjerdeparten af ovennævnte Afgift.	Litera d. Fartøier i Kystfart erlægger Fjerdeparten af ovennævnte Afgift.

Lov ang. Sanitetsafgift for 1896 bliver ogsaa gjældende for 1897 med følgende Forandringer:

1896.	1897.
§ 3.	§ 3.
Halvparten af foranstaaende Tarif betaler Fartøier ankommende i Ballast og uden Passagerer, routegaaende, postførende Fartøier i Flodfart samt argentinske Fartøier.	Sanitetsafgiften betales med Halvparten af de i de foregaaende Artikler fastsatte Tarifer, naar Skibene ankommer i Ballast og uden Passagerer eller i Fart inden La Plata-Flodens Munding, med Post i fast Route eller med mindst 3 argentinske Matroser ombord.

Lov ang. Fyr- og Bøjepenge for 1896 bliver ogsaa gjældende for 1897 med følgende Forandring:

1896.

§ 2.

Fartøier i Ballast, routegaaende Dampskibe indenfor Næs, samt argentinske Fartøier betaler Halvparten af foranstaaende Tarif.

1897.

§ 2.

Halvparten af foranstaaende Tarif betaler ved Ankomsten Fartøier i Ballast saavel som Fartøier, der i fast Route indenfor La Plata Flodens Munding fører Post, og Fartøier med mindst 3 argentinske Matroser ombord.

Den udenrigske Skibsfart

paa den argentinske Republik Aar 1896 stillede sig i Henhold til officielle Opgaver som følger:

Ankomne fra:	Dampskibe.		Seilskibe.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Brasilien	688	609 791	314	51 283
Forenede Stater	62	92 335	172	139 572
Frankrige	101	207 343	21	18 861
Italien	160	297 014	4	5 099
Paraguay	1 971	1 136 601	192	15 058
Spanien	3	8 316	31	19 176
Storbritannien og Irland	515	894 746	176	131 360
Tydskland	130	261 868	6	5 361
Uruguay	4 069	2 672 222	3 050	141 899
Andre Lande	92	151 823	73	55 947
Tils.	7 791	6 331 879	4 039	783 588

(Se Tabel Side 572).

Den argentinske Handelsflaade.

Indtil Udgangen af 1896 var der indført i det nationale Skibsregister 8 277 Fartøier og Baade med en samlet Drægtighed af 219 869 Registertons, hvoraf 321 Dampskibe dr. 49 527 Tons.

Sammenligning

mellem de forskjellige Nationers Skibsfart paa den argentinske Republik i Aarene 1895 og 1896.

	1895.								1896.							
	Dampskibe.				Seilskibe.				Dampskibe.				Seilskibe.			
	Ankomne.		Afgaaede.		Ankomne.		Afgaaede.		Ankomne.		Afgaaede.		Ankomne.		Afgaaede.	
Norske . .	57	55 515	57	55 515	297	196 947	308	205 129	48	53 653	47	53 262	197	143 270	199	144 448
Svenske . .	3	287	3	287	40	19 506	43	20 966	3	287	3	287	20	9 394	20	9 382
Danske . .	3	3 172	3	3 172	39	17 152	39	17 089	17	17 726	17	17 726	12	5 359	12	4 980
Russiske . .	-	-	-	-	2	1 342	2	1 342	-	-	-	-	5	4 174	3	2 035
Tydske . .	245	377 707	295	459 074	61	46 540	60	52 565	Opgave mangler.							
Østerrigske.	8	10 099	12	16 301	21	14 447	15	9 260								
Spanske . .	5	5 437	4	3 483	44	14 706	46	15 709								
Franske . .	101	186 548	109	205 066	8	10 289	5	6 287								
Hollandske.	5	5 437	3	4 022	6	3 557	6	3 085								
Engelske . .	928	1 443 109	1267	1 983 222	288	191 031	250	199 074								
Italienske .	119	212 976	122	227 662	132	91 230	128	88 505								
Nordameri- kanske . .	-	-	-	- -	53	40 100	51	39 133								

Toldtarifen for 1896

er vedtaget at gjælde ogsaa for Aar 1897 med ubetydelige Modifikationer.

I Toldloven for iaar er indført følgende Bestemmelse:

„Naar der ombord i Fartøier og i Besætningens Værge eller i disses Lu-
garer eller Rum findes Varer, som ikke ere optagne paa Manifestet ifølge Told-
reglementet, kan Toldvæsenet foruden Konfiskation af Varerne ilægge Fartøiet
en Mulkt svarende til Varernes Værdi.“

Sukkerpræmien og Sukkertolden er forandret saaledes, at der af Fabri-
kanten betales en Afgift af 6 Cent pr. Kilogram. Mod Erlæggelse af denne
Afgift erholdes et Certifikat, som giver Ihændeberen Ret til at exportere
35 % af det Kvantum, hvoraf Afgift er betalt, og at erholde udbetalt 12
Cent pr. Kg. for det Sukker, der udføres.

Den udenrigske Handel.

Indførselen hertil under det forløbne Aar har været særdeles livlig, og
opgaar Værdien deraf til et Beløb, der ikke er bleven overskredet siden Glands-
perioden Aar 1888 og 1889. Som en af Aarsagerne til denne forøgede Im-
port opgives de i Nabostaten Uruguay stedfundne politiske Uroligheder, idet
mange Artikler, oprindelig bestemte for det derværende Marked ere blevne
skibede hertil.

Hvad Exporten betræffer, da udviser denne en Tilbagegang fremkommen
ved mislykket Kornhøst.

I Henhold til den officielle Statistik har Vareomsætningen med Udlandet i
1896, sammenlignet med det nærmest foregaaende Aar, stillet sig saaledes:

Indførsel.

	1895.	1896.
Toldpligtige Varer . . . \$	86 357 820	\$ 98 215 293
Toldfrie — . . . -	8 497 912	- 12 842 709
Guld -	4 730 468	- 6 063 345
	\$ 99 586 200	\$ 117 121 347 Guld..

Udførsel.

	1895.	1896.
Toldpligtige Varer . . \$	63 094 067	\$ 58 587 604
Toldfrie — . . . -	56 842 771	- 57 083 360
Guld -	118 945	- 2 178 891
	\$ 119 055 783	\$ 117 849 855 Guld..

Værdierne af de vigtigste Ind- og Udførselsartikler angives at være:

Import. Levende Dyr \$ 1 289 675, Fødevarer \$ 11 649 620, Drikkevarer \$ 8 542 844, Tobak \$ 4 068 547, Tilvirkninger af tekstil Industri \$ 38 413 839, Chemikalier \$ 3 511 165, Træ og Trævarer \$ 6 948 480, Papir og Tilvirkninger deraf \$ 2 952 249, Læder og Lædervarer \$ 930 362, Jern, Staal og Tilvirkninger deraf \$ 17 753 662, andre Metaller og Metalvarer \$ 2 332 548, Sten, Glasvarer og Porcelæn \$ 3 348 544, Kul og Lysoljer \$ 8 665 043, diverse Varer \$ 1 650 424.

Udførsel. Levende Dyr \$ 8 635 122, Produkter af Kvægavl og Fædrift \$ 61 898 918, af Agerbrug \$ 43 132 585, af Skovdrift \$ 1 268 663, af Mineralriget 352 840, af Jagt \$ 205 025, forskellige Produkter \$ 178 811.

Blandt de til Kategorien Fødemidler henhørende Artikler, der fremvise en Forøgelse, kan fremhæves: Klip- og Tørfisk, hvoraf indførtes Kg. 2 052 709 mod Kg. 1 276 852 i 1895. Nedlagt Fisk Kg. 1 907 844 mod Kg. 1 300 119 og Ost med Kg. 729 068 mod Kg. 621 420 i 1895. Indførselen af Smør er derimod ganske ophørt.

Naar undtages simplere franske Vine har Indførselen tiltaget af alle Sorter Drikkevarer. Af Øl ankom 43 848 Dusin Flasker og 219 Liter paa Fad.

Træ og Trævarer. Af Træløst, særlig Pitch Pine fra de forenede Stater og Canada, sees at være ankommet 493 632 Cubikmeter til en Værdi af \$ 5 499 602 mod 258 740 Cubikmeter i 1895. Fra de forenede Riger har ingen Tilførsel fundet Sted under det forløbne Aar.

Papir. Der indførtes af Skrivpapir Kg. 1 015 879, Værdi \$ 203 173, Trykpapir til Aviser Tons 3 227, Værdi \$ 322 687, til Bøger Tons 2 641, Værdi \$ 528 169, Omslagspapir Kg. 524 817, Værdi \$ 78 720, Pap Tons 2 345, Værdi \$ 237 113. Af Træmasse, hovedsagelig fra de forenede Riger ankom Tons 6 374, Værdi \$ 254 968.

Jern. Importen af denne Artikel i sine forskellige Former opgik til en Værdi af \$ 17 753 632 mod \$ 11 600 669 i 1895. Denne Forøgelse falder særlig paa Jernbanemateriel, hvoraf Værdiforskjellen mellem Importen 1895 og 1896 beløber sig til over 5 Millioner Pesos. Indførselen af Landbrugsmaskiner og Redskaber viser derimod en Formindskelse, sammenlignet med 1895.

Kul. Indførselen opgik til Tons 886 227 mod 850 081 Tons i 1895.

Udførselen af levende Dyr stillede sig i 1896 saaledes: Æsler 7 515, Heste 11 936, Svin 374, Faar 512 016, Muldyr 18 105, Hornkvæg 382 539.

Produkter af Kvægavl og Fædrift.

Af de til denne Gruppe hørende Artikler udførtes: Horn Tons 1 982, frosne Faar Tons 45 105, frosne Kjør Tons 2 997, Krølhaar Tons 2 419,

Gjedeskind Tons 1 577, Faareskind Tons 36 919, saltede Oxehuder Tons 29 308, tørrede Do. Tons 21 840, saltede Hestehuder 128 635 Stkr., tørrede Do. 104 655 Stkr., uvasket Uld Tons 187 619, saltede og konserverede Tunger Tons 640, tørret Kjød Tons 45 907, konserveret Kjød Tons 2 043, Kjødextrakt Tons 705, Kjødmel Tons 452, Talg Tons 34 143, Smør Tons 903, Ost Tons 23, Ben og Benaske Tons 32 110, tørret Blod Tons 1 225, saltede og tørrede Tarmer Tons 438.

Agerbrugsprodukter. Deraf udførtes: Canarifrø 4 302 Tons, Havre 2 885 Tons, Byg 3 654 Tons, Rug 521 Tons, Linfrø Tons 229 675 Tons, Mais 1 570 517 Tons, Poteter 2 874 Tons, Hø 104 775 Tons, Bønner 1 306 Tons, Hvede 532 001 Tons, Hvedemel 51 732 Tons, Klid 62 727 Tons, Oliekager 9 470 Tons.

Hvedehøsten viser under det forløbne Aar en betydelig Tilbagegang. Saaledes som fremgaar af ovenstaaende Opgave opgik det exporterede Kvantum til 530 000 Tons mod noget over 1 Million Tons i 1895. Aarsagen dertil har ikke alene været ugunstige Veirforholde, men ogsaa Græshoppesværme, der har anrettet betydelig Skade i de kornproducerende Provindser.

Udsigterne for indeværende Aars Høst ere endnu sørgeligere, idet Provindserne Santa Fé og Entre Rios samt Partier af Cordova og Buenos Ayres igjen ere blevne hjemsogte af Græshoppesværme, der have ødelagt næsten hele Høsten og fuldkommen ruineret samtlige Kolonister, der befinder sig uden Sædekorn til kommende Saison og uden Midler til at forskaffe sig samme. De af Kongressen i denne Anledning voterede Beløb vil ikke paa langt nær være tilstrækkelige til at afhjælpe Nøden. Inden de Distrikter, der ere blevne forskaanede for denne Landeplage, har Udbyttet været tilfredsstillende. Man anslaaer Høsten til ca. 770 000 Tons, hvoraf man antager, at der vil blive exporteret ca. 170 000 Tons.

Maishøsten opviser under det forløbne Aar en Forøgelse, idet der er udført $1\frac{1}{2}$ Million Tons mod 770 000 Tons i 1895. Priserne paa argentinsk Mais i Europa have imidlertid holdt sig saa lave, at Avlingen deraf ikke antages at have givet Landmanden nogensomhelst Fortjeneste.

Linhøsten har heller ikke svaret til Forventningerne og har saavel i Kvantitet som i Kvalitet givet et ringere Udbytte end i 1895.

Vinhøsten har, trods den Skade Phylloxera og Græshopper have anrettet, givet et gunstigt Resultat. Indenlandske Vine fortrænger nu mere og mere de billigere Sorter franske og spanske Vine, der tidligere havde et saa stort Marked hersteds.

Sukkerhøsten. Takket være Beskyttelsestold har Avlingen af Sukkerørret tiltaget i en betydelig Grad. Sidste Aars Høst af Raasukker anslaaes til 150 000 Tons. Da Landets Forbrug blot opgaar til 70—90 000 Tons, har samtlige Producenter dannet en Forening i den Hensigt at exportere Overskuddet for saaledes at holde Priserne oppe. Exporten har givet et lidet tilfredsstillende Resultat, og Syndikatet har tabt mange Penge. Det eneste Mid-

del til at opholde Priserne vil være en Indskrænkning i Produktionen, hvortil Plantageeierne synes lidet tilbøielige.

Tobakshøsten har givet ringe Udbytte. Tilfølgte deraf har næsten ingen Udførsel fundet Sted af Tobaksblade.

Pengevæsen.

Guldagioen var i Januar oppe i 233 $\frac{0}{100}$, men gik efterhaanden ned til 165 $\frac{0}{100}$ i September, for i de sidste Maaneder af Aaret igjen at gaa op til 185 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{100}$, der var høieste Notering i December. (\$ 285 $\frac{1}{2}$ Papir pr. \$ 100 Guld).

Vexelkursen i 1896, 90 Dages Sigt, varierede saaledes:

paa England . .	47 $\frac{11}{16}$ d—48 $\frac{3}{4}$ d pr. 1 \$ Guld.
„ Frankrige . .	frcs. 5.00 $\frac{1}{2}$ —5.10 „ 1 - —
„ Tydskland . .	Mk. 4.07—4.14 „ 1 - —

Ind- og Udvandring. Detaillerede Opgaver foreligger endnu ikke. Antallet af de hertil under det forløbne Aar ankomne Passagerer og Emigranter opgaar til 164 218, medens 68 582 Personer sees at være afreist herfra.

Folketælling. I Henhold til Beretning fra Hovedkommissionen for den 2den nationale Folketælling, der fandt Sted den 1ste Mai 1895, opgik Landets Befolkning til 4 092 990, hvilket viser en Forøgelse af 2 218 776 siden Aar 1869, da den første Folketælling blev optagen. De bedst befolkede Byer ere Buenos Ayres med 663 854 Indbyggere, Rosario 93 584, La Plata 43 406 og Cordova 42 783. Antallet af Fremmede, bosatte inden den argentinske Republik, overstiger 1 Million.

Jernbaner. Under det forløbne Aar er der bleven aabnet for Trafik 417 Kilometer, saaledes at Republikens samlede Jernbanelinier nu opgaar til 14 536 Kilometer. Anlægget er ogsaa paabegyndt af en Linie fra Trenque Lanquen til Toay og fra Bahia Blanca til Neuquen, begge i Provindsen Buenos Ayres.

Passager- og Godstrafiken udviser en Forøgelse af respektive 14 $\frac{0}{100}$ og 9 $\frac{0}{100}$ mod den under det forudgaaende Aar stedfundne.

Indkomsterne opgik til 90 Millioner og Driftsomkostningerne til 46 $\frac{1}{2}$ Million Pesos Papir. Overskuddet ansat til Guld efter en Kurs af \$ 295 udgjør \$ 14 730 595 og svarer til en Rente af 3 $\frac{0}{100}$ paa en Kapital af 487 Millioner \$ Guld, hvortil det samlede Jernbanenet anslaaes.

Post- og Telegrafvæsenet. Postvæsenet tæller nu 1 271 Stationer. Postforsendelsernes Antal under det forløbne Aar opgik til 158 Millioner og befordrede Telegrammer til 2 663 450. Statens Telegraflinier har for Nærværende en Udstrækning af 17 751 Kilometer.

Sundhedstilstanden maa betegnes som tilfredsstillende for det hele Distrikts Vedkommende. Ombord paa norske Fartøier, kommende fra de sydlige Havne i de forenede Stater, er der derimod fremkommet flere Tilfælde af Beri-Beri. Efter under nogen Tid at have nydt Pleie paa de herværende Hospitaler, ere Patienterne blevne hjemsendte som udygtige til Arbeide.

S. Christophersen.

Neapel.

Skrivelse dateret 30 Juli 1897.

I Forbindelse med min Aarsberetning for 1896 giver jeg mig den Ære at indberette, at der er opnaaet et Præjudikat angaaende Tolkningen af den deri omhandlede Klausul i de nye Kulcertepartier: „Charterers to effect the discharging of the cargo, steamer paying current rate of the port, not exceeding —, and providing steam, steamwinches, winchmen, gins and falls“, idet Appeldomstolen i Neapel har stadfæstet Underrettens Dom, ifølge hvilken vedkommende Lastemodtager skal betale de med Leie af Kurve, Spader m. v. forbundne Omkostninger.

Klouman.

Pointe à Pitre (Guadeloupe).

Aarsberetning dateret 29 Mai 1897.

Norske Skibe	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto-
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Deraf Dampskibe.		fragter. Frchs.
							Ant.	Tons.	
I. Ankomne.									
Fra fremmede Lande til Hovedstationen . . .	14	11 614	6	1 531	20	13 145	-	-	110 325
” fremmede Lande til Vi- cekonsulsstationerne .	3	843	3	908	6	1 756	-	-	18 900
Ialt	17	12 462	9	2 439	26	14 901	6	6 638	129 225
II. Afgaaede.									
Til fremmede Lande fra Hovedstationen . . .	6	1 531	12	10 169	18	11 700	-	-	57 600
” fremmede Lande fra Vi- cekonsulsstationerne .	4	1 155	1	263	5	1 418	-	-	52 665
Ialt	10	2 686	13	10 432	23	13 118	6	6 638	110 265

Af svenske Skibe ankom 6 dr. 2 060 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. frcs. 1 365.10, ved Vicekonsulst. frcs. 125.25, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 62.60. Af svenske Skibe ved Hovedst. frcs. 155. Ialt tilfaldt Konsulen frcs. 1 136.20. Expeditionsafgifter, norske frcs. 446.50, svenske frcs. 43.40.

Alle Slags Produkter gav over en middels Høst, men dette opveiedes ved de lave Priser paa Sukker i Frankrig og Vanskeligheden ved at faa Remisser, selv til overdrevne Præmier. „Banque de la Guadeloupe“ der midlertidig ophørte at udstede Vexler i September 1895, begyndte atter i Februar 1896 til 7 $\frac{1}{2}$ % for 90 D. Sigtvexler paa Paris, hvilket vedblev til Juni, da Udstedelsen blev indskrænket til frcs. 500 000 pr. Maaned til 10 $\frac{1}{2}$ % for 120 D. S., eller ikke engang $\frac{1}{5}$, af det paakrævede Beløb. I Oktober ophørte Trattaerne ganske og de sjældne private Vexler, der blev tilbudt, solgtes let til 13—18 pCt. Præmie.

Kursspørgsmaalet har været meget alvorligt for Skibsførere, hvoraf Mange var nødt til at deponere sine Fragter i Banken indtil Vexler kunde faaes — i Februar 1897, og da kun for 75 000 frcs. pr. Maaned, hvilket steg til frcs. 800 000 i Marts og er ubegrændset siden 1ste April til 30 pCt. ved hvilken Sats det nu er bleven staaende.

Redere og Kapteiner bør ved Befragtninger til Guadeloupe arrangere, at Fragten skal betales paa Ladestedet med Fradrag af antagne Havneudgifter udenlands, eller i Bank- eller accepterede (approved) Vexler paa Paris, da den finansielle Stilling her sandsynligvis ikke vil blive meget bedre i nogen Tid.

Sølvmynt forsvandt ganske af Cirkulationen og Kobber blev saa sjelden, at et Dekret forbydende Udførselen deraf blev udstedt, og Detailhandlerne ofte maatte afslaa at sælge Varer af Mangel paa Skillemynt.

Der var ingen Import fra de forenede Riger, undtagen maaske nogle Kasser Fyrstikker fra Sverige, og skjøndt jeg ofte har opmuntret Trælast-handlere til at prøve svensk skaaren Trælast, har de afslaaet, angivende at sydlandsk Pitch Pine og Maine og canadisk White Pine er kjendt her og at alle andre Slags vilde være usælgelige.

Følgende Skibe ankom: Norske 26, 14 901 Tons, svenske 6, 2 060, britiske (til Pointe à Pitre alene) 88, 56 067 T., amerikanske 27, 10 020 T., italienske 11, 4 578 T., østerrigsk-ungarske 10, 4 561 T., tyske 5, 1 728 T., russiske 4, 1 290 T., danske 3, 1 242 T., venezuelske 1, 604 T., spansk 1, 341 T.

Den eneste Forandring i Havneafgifterne var, at Hospitalsafgiften blev forøget fra fr. 5.78 til fr. 6.34 pr. Mand pr. Dag.

Importens Værdi var francs 21 762 773, hvoraf fra Frankrige frcs. 11 819 282 og Amerika frcs. 5 376 645, ialt 267 008 Tons i 646 Skibe.

Exporten var frcs. 18 793 995, ialt 251 300 Tons i 635 Skibe. Heraf gik næsten Alt til Frankrige.

Exporten bestod af Fabriksukker, Muscovado, Kaffe, Kakao, Annatto, Logwood, nedlagte Ananas, Vanille, Molasse, Rum.

Kapteiner bestemt til Saint François har nu Valget mellem at gaa ind til Pointe à Pitre eller le Moule.

Dampskib „Horten“ af Tønsberg kjøbtes i Norge for den lokale og Cayennefarten.

Bark „Kirsten“ af Moss forliste ved Anse Bertrand og Bark „Inca“ af Tvedestrand ved Desirade i det slette Veir i November, der gjorde uhyre Skade. Ingen Liv gik tabt.

Mod Aarets Slutning var der flere dødelige sporadiske Tilfælde af gul Feber. Malariafeber var meget hyppig.

Konsulatets Adresse er 3 Quai Gatine, Pointe à Pitre, Kontortid 8—11, 1—4.

James Japp.

Trinidad.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 16 norske Skibe dr. 8 191 Tons og i Ballast 5 dr. 1 292 Ton, ialt 21 dr. 9 483 Ton, hvoraf Dampskibe 2 dr. 2 095 Ton. Bruttofragt £ 7 208.

Til fremmede Lande afgik med Ladning 18 norske Skibe dr. 6 936 Ton og i Ballast 6 dr. 3 430 Ton, ialt 24 dr. 10 396 Ton, hvoraf Dampskibe 2 dr. 2 095 Ton. Bruttofragter £ 7 442. Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe £ 34. 12. 4.

Af svenske Skibe ankom 9 dr 2 713 Ton. Erlagte Konsulatafgifter £ 12. 12. 7.

Importen var £ 2 463 525 og Exporten £ 2 165 820.

Høsten af K a k a o var ikke saa god som i 1895 og Priserne lave paa Grund af de store Forraad og den tiltagende Dyrkning.

S u k k e r e t, vort fornemste Produkt, undergaar en Krise og store Plantninger er opgivet. En Kongelig Kommission er sendt til Vestindien for at undersøge Sukkerindustriens Stilling.

F o r K o k u s n ø d d e r var Aaret daarligt og gav store Tab paa Grund af Overhobning i Europa af Nødder fra Ceylon og Østen. Kokosnøddolie er som Følge heraf meget billig, men Forbruget tiltager dog ikke, da den ikke exporteres, idet den paa Grund af den høje Arbeidsløn her ikke kan konkurrere med Olie fra Østen.

A f A s f a l t erholdes det Meste fra en naturlig Asfaltsø, der stadig fyldes igjen naar en Del er udgravet. Tidligere, da Asfalt ikke var i almindeligt Brug, svømmede Søen over, og denne oversvømmede Asfalt bliver nu ogsaa udskibet.

B a l a t a. Exporten er aftaget paa Grund af lave Priser.

Regjeringen har stor Omsorg for at forbedre de almindelige K u l t u r -
p l a n t e r, hvilket viser sig meget tilfredsstillende og Nabokolonierne importerer
meget af disse.

Kvæg opdrættes fremdeles af Staten, men paa Grund af Sukkerplanta-
gernes slette Stilling faldt de sidste Salg daarligt ud, og mange Dyr blev
ikke solgt.

Fragterne var lave i Aaret og med den nuværende Konkurrence fra Dampskibslinierne er det neppe muligt at Satserne vil gaa hurtigt op.

Christian Schoener.

Indhold: Archangel Side 533. — Buenos Ayres Side 567. — Neapel Side 577. — Pointe à Pitre (Guadeloupe) Side 577. — Trinidad Side 579.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.,

No. 14.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1897.

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

London.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. £
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	502	204 097	2	668	504	204 765	-	-	96 201
- Norge til Vicekonsuls- stationerne	1769	609 976	147	79 229	1916	639 205	-	-	254 935
- Sverige til Hovedsta- tionen	191	109 140	-	-	191	109 140	-	-	63 586
- Sverige til Vicekon- sulsstationerne	320	128 649	6	3 015	326	131 664	-	-	77 502
- andre Lande til Ho- vedstationen	1294	209 800	9	3 694	318	213 494	-	-	214 416
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	309	766 630	1398	678 947	2692	1 445 577	-	-	712 991
Ialt	4385	2 028 292	1562	765 553	5947	2 793 845	2627	1 383 120	1419631*
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	67	32 596	333	154 833	400	187 429	-	-	6 069
- Norge fra Vicekon- sulsstationerne	1237	462 846	709	240 260	1946	703 106	-	-	138 724
- Sverige fra Hoved- stationen	1	1 046	125	75 872	126	76 918	-	-	65
- Sverige fra Vicekon- sulsstationerne	241	110 501	97	37 237	338	147 738	-	-	35 206
- andre Lande fra Ho- vedstationen	131	64 976	349	195 250	480	260 226	-	-	23 660
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	1591	843 713	1073	592 538	2664	1 436 251	-	-	548 588
Ialt	3268	1 515 678	2686	1 636 090	5954	2 811 668	2657	1 409 493	752 312

For Havari eller Ordre ankom 424 dr. 276 705 Ton.

Af svenske Skibe ankom 2 663 dr. 133 675 Ton.

*) Hvis ikke indbefattet Bruttofragter for Fartøier i Maanedsbefragtning.

Opgave over det samlede Beløb af de inden Londons Generalkonsulsdistrikt oppebaarne Afgifter.

Konsulatafgifter.											Expeditionsafgifter.										
Af	Ved Hovedstation- nen.			Ved Vicekonsulsstatio- nerne.				Ialt tilfaldt Konsulskassen.			For	Ved Hovedstation- nen.			Ved lønnede Vicekonsuls- stationer.			Ialt tilfaldt Konsulskassen.			
				Afgifternes Summa		Heraf tilfaldt Konsulskassen.															
Svenske Far- tøier	617	10	5	3 177	- 110	1 901	19 2½	2 519	9 7½	Svenske Ex- peditioner	74	4	4	56	3	2	104	6	-		
Norske Far- tøier	1 726	9	6	7 072	5 3	4 735	2 3½	6 461	11 9	Norske Ex- peditioner	121	8	2	182	19	2	243	9	10		
										Fælles Exped	2	18	6	-	-	-	2	6	10		
Summa	2 343	19	11	10 279	6 1	6 637	1 6	8 981	14 ½		1 98	11	-	259	2	4	350	2	8		
mod 1895	2 045	3	10	9 295	8 1	6 037	11 1	8 082	14 11		189	17	2	217	2	10	325	12	1		
1894	2 048	6	2	10 246	1 9	6 716	4 2½	8 764	10 4½		205	10	4	240	19	10	357	4	1		

Almindelige økonomiske Forholde, Handel og Finantser.

Den Reaktion fra almindeligt Tryk, som i 1894 og 1895 gjorde sig gjældende inden Forretningsvirksomheden, har i det Aar, denne Redegjørelse omfatter, vist en mærkbar Stigning, — især inden den metallurgiske Fabrikindustri — og dette uagtet den politiske Uro, som ved Aarets Indgang forefandtes og siden vedblev i flere Maaneder, i Forening med den Usikkerhed, som stedse er uadskillelig fra Valget af Præsident i Nord-Amerikas forenede Stater. Disse Forholde virkede hemmende paa en livligere Udvikling af Fabrikvirksomheden, især med Hensyn til Importrørelsen, men dette uagtet viser Aarets Resultater i sin Helhed en afgjort Bedring mod det, som naaedes i de nærmest foregaaende Aar.

Til Bekræftelse herpaa turde de nedenfor anførte, især fra det velkjendte Tidsskrift „Economist“ hentede Talopgaver fortjene Opmærksomhed.

Handelsomsætningen med Udlandet viste saaledes stadig Fremskridt sammenholdt med den i 1895 ikke ubetydelige Stigning. Den opgik nemlig til:

	i 1896.	1895.	Forøgelse, For-
			mindskelse.
Indførsel . . .	£ 441 807 000	£ 416 690 000	+ £ 25 117 000 — 6 %
Udførsel af britiske Produkter . .	- 239 922 000	- 225 890 000	+ - 14 032 000 — 6.2 -
Reexport . . .	- 56 466 000	- 59 942 000	+ - 3 476 000 — 5.8 -
Tils. Omsætning	£ 736 195 000	£ 702 522 000	+ £ 35 673 000 — 5.1 %

Forøgelsen i Værdi af Landets hele Handelsomsætning i forrige Aar var følgende gunstigere end i 1895, da den kun modsvarede 3 %; men bør dog herved iagttages, at om Hensyn tages kun til Vareomsætningens Mængde bliver dette Procenttal noget mindre, thi medens Varepriserne i sin Helhed i 1895 var synkende i Forhold til 1894, var det modsatte Tilfældet i 1896. Dette fremgaar nærmere af følgende Tal:

Importen af de inden Landet i 1896 forbrugte Varer beregnes i Toldstatistiken til en Værdi af £ 385 341 000, men beregnes samme Varemængde efter de for 1895 angivne Priser, udgjør deres Værdi blot - 378 354 000, medens 1895 Aars Import havde en Værdi af - 356 747 000, hvorfor Forskjellen mellem sidste Aars Import og den i 1895 opgaar til 6.06 %.

Efter lignende Beregning anvendt paa Exporten af britiske Produkter fremkommer følgende Tal:

I Toldstatistiken beregnet Værdi af 1896 Aars Export £ 239 922 000, Samme Export efter 1895 Aars Priser - 236 887 000, Værdien af 1895 Aars Export - 225 890 000, udvisende følgende en Forøgelse af £ 10 997 000 i Stedet for £ 14 032 000. hvormed denne Forøgelse ovenfor er angivet.

Sammenregnes den virkelige Værdi af Nettoimport og Export af britiske Produkter i 1895, udgjør det derved udkomne Beløb £ 582 637 000, medens derimod Værdien af den modsvarende Export i 1896, beregnet efter de i 1895 gjældende Priser, udgjorde . . . - 615 241 000,

udvisende følgelig en Forøgelse i 1896 i Varemængde af £ 32 604 000 eller 5.5 %.

Af de nu angivne Tal fremgaar, at Importen i 1896 af til indenlandsk Forbrug anvendte Vareartikler oversteg de modsvarende i 1895 med 6.06 %; at Exporten af indenlandske Produkter samtidig tiltog med 4.87 %, samt den samlede Import og Export med 5.5 %.

En i Detalj gaaende Granskning af Priserne paa de forskjellige Vare-slags, der som Hovedfaktorer indgaar i vedkommende Handelsomsætning, viser ogsaa, at disse Priser paa de til indenlandsk Forbrug importerede Varer stillede sig 1.85 % høiere i 1896 end i 1895, samt at for de exporterede Varer samtidig betingedes 1.63 % høiere Pris end de, hvortil de havde kunnet realiseres i 1895.

At Udviklingen af den indenlandske Handelsomsætning var større end den udenlandske fremgaar ogsaa af andre Forhold, saaledes f. Ex. turde Udfyldningen af indenlandsk Behov især have bevirket den rigeligere Adgang til Arbeidsfortjeneste, som Skibsbygningsvirksomheden tilbød med deraf atter følgende Livlighed inden Jern- og Staaltilvirkningen; videre viste et øget Forbrug af Trævarer Virksomhed inden Bygningsindustrien, hvorhos de nedenfor meddelte Opgaver over Omsætningen inden Bankernes Afregningskontor — „Clearing-houses“ — og blandt disse især de inden de mest betydelige Byer, i det hele udviser en forholdsvis større Udvidelse end den, som angives af Handelsomsætningen med Udlandet.

„Clearing-houses“ eksklusiv Omsætningen paa Fondsbørsen og af Statsobligationer — „Consols“:

	1896.	1895.	Forøgelse.	
	£	£	£	%
London	6 031 633 000	5 942 760 000	88 873 000	1.5
Manchester	193 573 000	168 720 000	23 853 400	14.05
Liverpool	120 406 000	111 777 300	8 628 700	7.7
Birmingham	49 589 300	40 999 300	8 590 000	20.9
Newcastle	54 221 300	41 980 200	12 641 100	30.1

Ligesaa øgedes paa 15 af de betydeligste Jernbanelinier inden England for Transport af Handelsvarer og Mineralier optjent Fragt i Aaret med £ 1 736 000 modsvarende 6.28 %.

Som Bevis paa den sundere Retning, som gjorde sig gjældende inden Handelsomsætningen, kan ogsaa anføres, at Antallet af Konkurs i Storbritannien i 1894 var 5 774 og i 1895 5 331, men i 1896 5 166.

Den største Andel i den stigende Velstand har tilfaldt Arbejdsklassen, som har havt rigeligere Anledning til Sysselsættelse mod højere Betaling. Af Arbejderforeningernes til „Board of Trade“ afgivne Rapporter fremgaar, at ved Slutningen af 1895 opgik Antallet af Arbejdsløse til 4.8 % af samtlige Medlemmer inden de nævnte Foreninger, men at Antallet ved Udgangen af 1896 var aftaget til kun 3.2 %. I samme Rapporter meddeles, at Forandringer i Aflønning i sidstnævnte Aar berørte 601 200 Arbejdere tilhørende Arbejderforeninger, medførende Nettoforøgelse til £ 375 000 og Nettonedsættelse til 168 700, hvorimod 57 500 nød samme Aflønning ved Aarets Ind- og Udgang, hvorved denne vistnok undergik Vexlinger i Løbet af samme. Fordeles Totalbeløbet af Nettoforøgelsen i Ugeløn, med Afdrag af derved forekomne Nedsættelser, mellem samtlige deraf berørte Arbejdere, opstaar for hver og en af disse en Middelsforøgelse af 10 pence eller 75 Øre.

At forøget Aflønning fremkalder stigende Behov og forøget Forbrugs-eyne er en velkendt Erfaring, som ogsaa i sidste Aar blev bekræftet. Som Bevis herpaa kan her anføres Opgave over Forbruget i seneste Femaar af de med Told eller Accise belagte Drikkevarer eller Nydelsesmidler.

	1896.	1895.	1894.
The	£ 227 786 000	221 800 000	214 341 000
Kakao	„ 24 523 000	24 485 000	22 441 000
Kaffe	Cwt. 248 000	250 000	242 000
Tobak	£ 69 593 000	66 369 000	65 505 000
Vin	Gallons 15 861 000	14 636 000	13 846 000
Spritvarer, indenlandske . .	„ 31 900 000	30 830 000	29 984 000
— udenlandske . .	„ 21 212 000	8 253 000	7 642 000
Maltdrikke	Fad 33 865 000	32 226 000	31 745 000

Værdien af de berusende Drikke, som indgik i nævnte Forbrug, beregnes til £ 148 972 230, overstigende modsvarende i 1895 med ikke mindre end £ 6 557 418. Fordeles Værdien af samtlige forbrugte berusende Drikke mellem Antallet af Indvaanere — hvilket midt i 1896 beregnedes til 39 465 720 — udkommer £ 3.15.6 eller ca. 68 Kroner pr. Person; men Forbrugsstatistiken viser, at denne Udgift rammer Befolkningen inden Landets forskellige Dele væsentligt ulige, idet deraf beløber sig paa hver Person i England £ 4.0 7 $\frac{1}{2}$, Skotland £ 3.1.2 $\frac{1}{2}$, Irland £ 2.14. $\frac{1}{2}$.

Skjønt det tør være ubestrideligt, at den forøgede Konsumtion af Spritvarer i Almindelighed for en væsentlig Del har været en Følge af Arbejdsklassens stigende Indkomster, viser dog det samtidig tiltagende Forbrug af Vin, at ogsaa Samfundets andre Lag har opnaaet rigeligere Tilgange.

Med nogenlunde Sikkerhed at kunne angive Forøgelsen i Aaret af Landets Kapitalformue i sin Helhed frembyder stor Vanskelighed, især da uhyre Beløb af britisk Kapital er placeret i udenlandske Foretagender. Som Bevis paa Størrelsen af de Tal, hvormed man ved en saadan Undersøgelse har at gjøre, kan anføres, at efter Opgaver i en her-

værende finantsiel Tidende den Nettobeholdning, som under normale Forhold antages at tilflyde Landet ved Forretningsvirksomheder alene inden Londons City — den Bydel, som for største Delen optages af Forretningslokaler, — kan i Middeltal beregnes at opgaa til £ 1 000 000 om Ugen, eller nær 1 000 Millioner Kr. aarlig. En værdifuld Ledning ved denne Ansættelse giver dog Opgaverne paa Bankdepositioner i Midten af 1896, sammenholdt med de i de nærmest foregaaende 10 Aar, samt af Kapitalplaceringer i forrige Aar, i de paa Pengemarkedet udbudte almindelige Laan eller industrielle Foretagender.

Da foranførte Bankers Depositioner ved Indgangen af hvert Aar idet sidste Decennium opgaaet til, i runde Tal:

1886 . . .	£ 550 000 000	1892 . . .	£ 670 000 000
1887 . . .	- 560 000 000	1893 . . .	- 600 000 000
1888 . . .	- 570 000 000	1894 . . .	- 670 000 000
1889 . . .	- 600 000 000	1895 . . .	- 690 000 000
1890 . . .	- 630 000 000	1896 . . .	- 760 000 000
1891 . . .	- 660 000 000	1897 $\frac{1}{7}$. . .	- 780 000 000

udvisende saaledes en næsten uafbrudt Stigning med ialt over 40 %.

Den tilgængelige Kapital er i 1896 anvendt til et Beløb af ikke mindre end £ 152 807 000, eller betydeligt mere end i det nærmest foregaaende Aar, for hvilke følgende modsvarende Tal angives:

1895	£ 104 690 000
1894	- 91 835 000
1893	- 49 141 000

og fordeles Placeringerne i de førstnævnte Aar mellem de forskellige Endemaal saaledes:

Laan til udenlandske Stater	£ 20 989 000
— - indiske og koloniale Styrelser	- 4 787 400
— - britiske Korporationer	- 3 777 700
— - koloniale og udenlandske Korporationer	- 4 925 000
Indenlandske Jernbaner	- 7 735 000
Indiske og koloniale Jernbaner	- 5 448 000
Udenlandske Jernbaner	- 4 633 300
Grubebolag	- 15 268 100
Jordeiendomme og Finantsbolag	- 6 175 000
Bolag for Tilvirkning af Velocipeder med Tilbehør	- 17 187 100
Bryggerier og Spritfabriker	- 18 162 200
Bolag for Indkjøb af Patenter	- 2 265 000
Handelsbolag	- 9 284 900
Industrielle Bolag	- 8 851 900
Hoteller, Theatre og andre Forlystelsessteder	- 4 289 500
Belysnings- og Vandlebningsbolag	- 2 693 100
The- og Kaffeolag	- 1 357 000
Dok-, Havne- og Søfartsbolag	- 2 707 400
Motorvogne	- 1 672 000
Diverse andre Bolag	- 10 578 400

Tils. £ 152 807 000

Mærkeligst blandt de nævnte forskjellige Slags industrielle Foretagender, hvorfra Kapital saaledes er taget i Beslag, turde uden Tvivl være den store Mængde af Fabriker bestemt for Tilvirkning af Velocipeder med Tilbehør, og først blandt disse er Dunlop-Bolaget for Tilvirkning af Gummi-Hjulringe med en Aktiekapital af £ 5 000 000. At den største, ja oftest den eneste, Gevinst ved saadanne Bolag forbliver hos dem, som i Tillid til et gevinstlystent Publikums Godtroenhed har sat dem igang, er en velkjendt, men aldrig nok beagtet Erfaring.

Den af Bank of England lige siden 22de Februar 1894 uforandret noterede Rentesats af 2 pCt. undergik først den 10de September 1896 en Stigning til $2\frac{1}{2}$ pCt. samt i Oktober en yderligere saadan til 3 pCt. og i November til 4 pCt. Grunden til denne Stigning var at søge dels i en stadig vedblivende Tilvæxt i den indenlandske industrielle Virksomhed samt samtidig udenlandsk Laanebehov, dels i en Forhøielse af Prisen paa Hvede og Bomuld, hvorved Nordamerika kunde inddrage Guld til Handelsbalancens Udjevning. Denne Stigning af Prisen paa Penge har dog ikke kunnet indvirke hemmende paa den industrielle Virksomhed, hvorfor det nye Aar udgik under gunstige Udsigter inden de fleste af hidhørende Grene.

Ogsaa for den i en Række af Aar saa trykkede Landmandsbedrift medførte Aaret en Lysning af gunstige Forhold. Den usædvanligt tidligt modnede Hvedehøst var af ypperlig Beskaffenhed samt i Kvantitet over Middeltallet af den i sidste Decennium samt, hvad der var af endnu større Betydning, betingede væsentlig høje Priser. De andre Kornsorter gav vistnok mindre gunstige Resultater, ligesom ogsaa Priserne paa Meieriprodukter i det Hele var vigende; desuagtet er Stemningen for Tiden hos Landbrugerne forhaabningsfuldere end før, hvortil vel ogsaa har bidraget, at Styrelsen har overflyttet endel af de tunge Byrder til andre Samfundslag, hvilke hidtil altfor ofte har paahvilet Jordbrugerne.

Arbeidsindstillinger — den britiske Industris unægtelig farligste Fiende — er ogsaa i 1896 ingenlunde udeblevet, men har dog ikke naaet den Betydning, som adskillige af de nærmest foregaaende Aar. Den officielle, hidhørende Spørgsmaal berørende, Statistik er endnu ikke offentliggjort for senere Aar end 1895, men da adskillige af de meddelte Opgaver fremdeles turde være af Interesse, tillader jeg mig derom at anføre følgende: •

Antallet af Arbeidsindstillinger medførende Tvist mellem Arbeidsgivere og Arbeidere var:

I 1895 tils.	876,	berørende	2 753	Værksteder og	263 758	Arbeidere,
imod i 1894	—	1 061	—	3 713	—	- 324 245 —

Et for Arbeiderne gunstigt Resultat opnåedes under

1895 ved	34.6 pCt.	af Streiker og	24 pCt.	deraf berørte	Arbeiderne
1894	- 35	- -	—	- 22.1	- - - —

Tabet i Arbejdsdage og Afbønning beregnedes

under 1895 til	5 542 652	Dage og	£ 1 120 000
— 1894 -	9 322 096	— -	- 2 000 000
-- 1893 -	31 205 062	—	

Den hovedsagelige Anledning til disse Tvister var at søge i Spørgsmaal vedrørende Afbønning, hvorimod Spørgsmaal om Arbejdstid udøvede ringe Virkning.

I de under 1895 forekommende Stridigheder opnåedes Forlig med 74.8 pCt. af de deri deltagende Arbeidere, mod 56.7 pCt. under 1894, hvorimod fuldstændigt mislykkedes 21 pCt. af samtlige Deltagere i 1895 mod 47 pCt. under 1894. Antallet af Forligskommissioner var i 1895 68 og i 1894 64; de til disse henskudte Tvister var i 1895 ialt 1 282 mod i 1894 1 365, og opnåedes af de førstnævnte Forlig i 989 Tilfælder.

De for alle deraf berørte Parter mærkbare Tab, som viste sig at være uadskillig fra saadanne mere eller mindre voldsomme Opgjør af de mellem Arbeidsgivere og Arbeidere opkommende Tvister, har foranlediget de første til, medens de iøvrigt optræder konkurrerende eller repræsenterer stridige Interesser, i højere Grad end tilforn ved Sammenslutning at vinde en Modstandskraft, som de hver for sig hidtil har savnet. Saaledes turde der især heri være at søge Grunden til at de ved Aarets Begyndelse streikende Arbeidere inden Skibsbygningsindustrien ved Clyde underkastede sig en Voldgiftsdom af et privat Parlamentsmedlem. Til Afgjørelse af Arbejdstvister har ogsaa i Aaret en af Parlamentet antagen Forligsakt vundet Lovskraft, og haabes af dens Anvendelse gunstigere Virkning end af adskillige tidligere i samme Hensigt, som har vist sig at have ringe Værdi.

Den Beskyttelse for den indenlandske Industri, som tilsigtedes ved Antagelsen i 1887 af Loven om Varemærker, er som af Erfaring nu godtgjort ingenlunde opnaaet. Det fornemste Maal med denne Lov var vistnok at berede britiske Fabrikvarer Beskyttelse mod Anbringelse paa udenlandsk, sædvanlig daarlig Vare af falsk eller misledende Varemærker; men ved den Maade, hvorpaa de herved foranledigede Forskrifter er anvendt, overflyttedes disse Fordele ogsaa til andre Landes Tilvirkninger, som havde at passere britiske Havne, selv kun som Transitgods. Dette Forsøg paa at fremme den internationale Moral har derved havt den Virkning, at dels Vareexporten i ikke ringe Grad er forflyttet fra britiske til kontinentale Havne, dels ogsaa at den udenlandske, og især den transatlantiske Aftager har faaet Oplysning om det virkelige Tilvirkningssted for Varer, der hidtil er

anseet for at værs britiske, da de tilstilles ham fra derværende Fabrikanter eller Agenter. Dertil kom yderligere, at man helt og holdent forbisaa Ansættelse af sagkyndige Tjenestemænd til Kontrol med Anvendelsen af de ingenlunde klart formede Forskrifter samt Tilsyn med Undladelse af at efterkomme Reglerne, hvilket sidste helt og holdent blev overladt saadanne Industridrivende, som var interesserede deri. Som heraf fremgaar, har den unegtelig i de Industridrivendes Interesse affattede Lov vist sig at være i saadan Hensigt næsten værdiløs, men derimod medført ikke ringe Skade for det legitime Vareudbytte, og derved givet et nyt Bevis paa Vanskeligheden eller Umuligheden af ved Lovgivning at befordre Ærlighed. De anførte Forhold har foranlediget Londons Handelskammer til at nedsætte en Komite med Opgave at undersøge Anvendelsen af nævnte Bestemmelser og deraf foranledigede Virkninger samt derefter fremlægge Forslag til Udskillelse af saadanne Dele, som har vist sig at forfeile det dermed tilsigtede Maal.

Den udenlandske Konkurrences stedse forøgede Indgreb paa Omraader, inden hvilke britisk Industri indtil de sidste Tider har havt et temmelig ubestridt Fortrin, har inden Flertallet af de Presseorganer, der i den senere Tid har behandlet dette Spørgsmaal, været fremholdt som et fuldt bevist Faktum. At denne Mening dog mere er grundet paa løse Antagelser eller tilfældige Forhold inden en eller anden Industrigren, end paa de virkelige Forhold, synes at fremgaa af en nylig offentliggjort Udredning af denne Sag, iværksat af to fremragende Funktionærer i „Board of Trade“, hvis paa nøie Undersøgelser grundede Udtalelser fortjener ubestridelig Tillid. Som almindeligt Resultat af nævnte Undersøgelser fremholdes, at de derved erholdte Tal ingenlunde antyder, at den britiske Export befinder sig i Nedgang, medens Nabostaternes tiltager. Hverken med Hensyn til Forholdet af Befolkningens Tilvæxt eller Omfanget af dens Handelsomsætning med Udlandet, sammenholdt med tilsvarende Forhold hos de vigtigste Rivaler paa Verdensmarkedet, findes der ikke den ringeste Anledning til Mistrøstning med Hensyn til Fremtiden. I Modsætning hertil frembyder, hvis alt tages i Betragtning, de kommercielle Udsigter fuldt forhaabningsfulde Tegn, — altid forudsat, at nuværende Generation af Storbritanniens Befolkning er ligesaa energisk, foretagsom og mangesidigt virksomt som de nærmest foregaaende. Naturligt er det, at man ikke kan vente, at andre Nationer skal forblive stationære, medens den britiske uafbrudt udvikler sig i materielt Fremskridt, lige saa lidt som den Forhaabning er berettiget at Nabolande og beslægtede Folk hinsides Oceanet skal lade de Lærdomme ubeagtet, som de har indhentet inden britiske Værksteder og Fabriker, eller undlade at tilgodegjøre den vundne Erfaring; men ubestrideligt er det, at selv uagtet dette, Stagnation eller Tilbagegang inden Englands Industri ingenlunde er indtraadt, hvorimod dens Produkter bibeholder sin hidtilværende høje Stilling, samt at i de Tilfælde, hvor andre Lande kan opvise større Export, dette ikke beror paa Overlegenhed i Fabrikvirksomhed, men i Overskud i Produktionen af Landbrugsprodukter.

Til Betegnelse heraf anføres i ovennævnte Udredning blandt andet, at i de sidst forløbne 25 Aar Storbritanniens Folkemængde er forøget med 8 Millioner, med en aarlig Tilvæxt i de sidste 15 Aar af næsten 1 pCt. om

Aaret. I Tyskland opgik den samtidige Tilvæxt til 11 Millioner og i de forenede Stater til 31 Millioner. Frankrige viste et langt lavere Tal, — ikke overstigende 2 Millioner i de første 20 Aar og med en for hver 5-Aarsperiode aftagende Progression. Herved er dog at erindre, at Storbritannien aarlig udsender til Kolonierne en betydelig Procent af sin kraftigste Befolkning, hvorved i de sidste 25 Aar den koloniale Folkemængde er forøget med ca. 4 Millioner, og medregnes disse, overstiger dette Lands Folkeøgning den samtidige i Tyskland med 1 Million, thi dets samtlige Kolonier har hidtil ikke absorberet deraf mere end i Høiden 100 000 Personer. Til Sammenligning mellem den aarlige Værdi af Storbritanniens Produktion og den i de betydeligste konkurrerende Industrilande, Frankrige, Tyskland og de forenede Stater, anføres, at i 1880 Exporten

fra Storbritannien havde en Værdi af £ 223 000 000,	
mod fra Frankrige en Værdi af -	139 000 000,
- - Tyskland — -	145 000 000,
- - De forenede Stater — -	172 000 000.

For 1895 fremgik den Forandring, at

fra Storbritannien exporteredes for £ 226 000 000	
- Frankrige — -	135 000 000
- Tyskland — -	166 000 000
- De forenede Stater — -	165 000 000

Til den langsomme Stigning i den britiske Exports Værdi i disse 15 Aar bidrog dog væsentlig det Fald i Vareværdierne, som gjorde sig gjældende paa Verdensmarkedet, og allerede i 1896 steg Værdien af nysnævnte Export til £ 240 000 000, udvisende altsaa en Tilvæxt af ikke mindre end £ 14 000 000 over den i 1895. Et paalideligere Bevis paa det industrielle Liv giver dog Opgaverne over Værdien af den aarlige Export af indenlandske Produkter i Gjennemsnit for hver Person af Befolkningen i de 4 angivne Lande i hver af de to Femaarsperioder 1870—74 og 1890—94. De herfor angivne Tal udgjorde:

	I 1870—74.	I 1890—94.
For Storbritannien	£ 7. 7. 3	£ 6. 2. 11
- Frankrige	- 3. 15. 0	- 3. 11. 4
- Tyskland	- 2. 16. 7*)	- 3. 2. 9
- De forenede Stater	- 2. 9. 11	- 2. 19. 0,

hvoraf viser sig, at Værdien af den britiske Export, fordelt paa hver Person af Befolkningen, fremdeles opgik til næsten dobbelt mod den hos hver af de kommercielle Konkurrenter, om end unegtelig Storbritannien og Frankrige i det hele har vist en Tilbagegang, medens det modsatte har fundet

*) Opgaven omfatter kun Aarene 1872—74 efter Slutningen af Krigen med Frankrige.

Sted i Tyskland og de forende Stater. Indførselen viser samtidig omtrent lignende Forhold.

I de ovennævnte Tal berøres ikke Spørgsmaalet om den indenlandske Industris Fortrængsel i Storbritannien af Varer af fremmed Tilvirkning. I saa Henseende maa dog her anføres, at Tysklands Import til Storbritannien, som i 1880 var 24.4 Millioner, i 1895 opgik til 27 Millioner, hvorimod Exporten til Tyskland af britiske og irske Varer samtidig steg fra 16.9 Mil. til 22.6 Mil. I ikke europæiske Lande indtager Vareomsætningen med Storbritannien overalt fremdeles den første Plads, og forklares Bibeholdelsen af denne gunstige Stilling at være udelukkende beroende af dets Industriedrivendes ufortrødne Viljekraft og Arbeidsomhed.

Storbritanniens Vareomsætning i 1896 fordeler sig i angivet Værdi mellem de forskjellige Lande som nedenfor angivet.

Import i 1896.

Fra De forenede Stater £ 106 376 000, Frankrige 49 974 000, Holland 29 275 000, Tyskland 27 567 000, Rusland 22 042 000, Belgien 19 255 000, Spanien 11 984 000, Danmark 10 687 000, Ægypten 9 632 000, Sverige 9 527 000, Argentina 8 879 000, Tyrkiet 5 330 000, Norge 4 322 000, Brasilien 4 045 000, Chili 3 609 000, Italien 3 168 000, Kina 2 984 000, Portugal 2 604 000, Indien, udenlandske Besiddelser 2 314 000, Østerige-Ungarn 1 256 000, Grækenland 1 241 000, Central-Amerika 990 000, Mexico 593 000, Uruguay 316 000, Andre Lande 9 778 000, ialt £ 348 548 000. Britiske Kolonier og Besiddelser 93 323 000, ialt £ 441 871 000.

Export i 1896.

Til Tyskland £ 22 178 000, De forenede Stater 20 436 000, Frankrige 14 258 000, Holland 8 350 000, Belgien 7 324 000, Rusland 7 220 000, Kina 6 734 000, Brasilien 6 706 000, Argentina 6 678 000, Italien 5 150 000, Tyrkiet 5 044 000, Ægypten 3 780 000, Spanien 3 466 000, Sverige 3 163 000, Danmark 2 858 000, Indien, udenlandske Besiddelser 2 621 000, Chili 2 551 000, Norge 1 995 000, Portugal 1 541 000, Mexico 1 512 000, Østerrige-Ungarn 1 508 000, Uruguay 1 434 000, Central-Amerika 1 269 000, Grækenland 850 000, Andre Lande 16 661 000, ialt 155 987 000. Britiske Kolonier og Besiddelser 83 935 000, ialt £ 239 922 000.

Værdien af Indførsel af Guld og Sølv udgjorde i 1896:

Indførsel	£ 38 597 453
Fradrages herfra Udførslen	- 45 172 059
viser sig en Forskjel af	<u>£ 6 574 606</u>

Mængde og Værdi af de hovedsageligste Vareslags, som indgik i ovennævnte Handelsomsætning, udgjør nedenstaaende Beløb :

Import 1896:

Levende Dyr: Heste Stkr. 40 677, Værdi £ 1 027 736, Oxer og Tyre 558 361, 9 241 455, Kjør 3 987, 62 231, Kalve 205, 1 369, Faar og Lam 769 592, 1 133 634, Svin 4, 10. Ialt £ 11 466 735.

Fødevarer og Drikkevarer (toldfri): Hvede og Hvedemel Cwts. 91 321 100, Værdi £ 30 894 752, Byg 22 476 702, 5 703 318, Havre 17 585 130, 4 225 576, Ærter og Bønner 6 121 347, 1 689 882, Mais og Maismel 52 140 200, 9 546 867, Andre Slags 732 302. Ialt £ 52 792 697.

Flesk (Bacon) Cwts. 4 549 526, Værdi £ 7 854 515, Do. (Hame) 1 459 412, 3 336 089, Do. (Pork) saltet 255 339, 291 966, Do. (Do.) ferskt 299 411, 687 241, Oxekjød, saltet 247 267, 303 433, Do. ferskt 2 659 700, 5 028 828, Faarekjød, ferskt 2 895 158, 4 718 576, Do. uangivet Slags 280 125, 555 562, Kjødkonserver 701 970, 1 775 178, Kaninkjød 170 873, 401 614. Ialt Cwts. 13 518 781, Værdi £ 24 753 002.

Smør Cwts. 3 073 947, £ 15 344 083, Margarin 925 934, 2 498 428, Ost 2 244 535, 4 900 428, Melkkonserver 611 685, 1 172 432, Fedt 1 739 723, 2 268 029, Æg pr. 120 St. 13 244 893, 4 184 567, Fisk, fersk Cwts. 1 382 699, 805 353, Do. røget og saltet 1 236 536, 2 407 359, Fjærkræ & Vildt £ 605 458, Frugt, raa, Bushels 18 641 874, 5 540 069, Humle Cwts. 207 041, 591 582, Løg, Bush. 6 085 505, 681 879, Poteter 2 244 627, 907 675, Grønsager £ 1 284 634, Ris 4 531 459, 1 688 306, Krydderier £ 520 833, Sukker, raffin. 14 778 314, 10 038 18, Do., alm. 15 769 226, 8 345 651, Do., Melosse 776 586, 169 283, Gjør 172 497, 427 172. Toldpligtige: Kaffe Cwts. Kaffe 731 492, 3 578 947, The 266 068 791, 10 651 253, Kakao 38 417 738, 1 066 092, Cikorie 108 551, 50 512, Korinter 1 000 678, 729 936, Rosiner 616 081, 870 115, Spirrtuosa, Gallons 10 001 484, 1 895 233, Vin 16 695 119, 5 951 047, Tobak, Pund 87 760 831, 4 370 670.

Metaller: Jernmalm, Tons 5 417 467, Værdi £ 3 761 722, Staal, ikke forarbeidet 17 491, 158 146, Jern, bearbejdet 71 058, 570 413, Kobbermalm 87 335, 566 791, Kobber, raasmeltet 90 799, 2 286 509, Do., forarb. 61 169, 2 882 453, Bly, Takker & Plader 167 594, 1 853 468, Svovelmis 589 046, 999 793, Zink, raa 76 663, 1 245 013, Kviksølv 3 536 928, 327 729, Sølv malm £ 1 296 736, Tin, bearbejdet Cwts. 767 495, 2 289 688.

Kemikalier, Farve- og Garvestofte £ 6 784 845.

Oljer, alle Slags £ 8 446 709.

Raastofte til Væveindustrien: Bomuld, raa, Cwts. 15 668 663, Værdi £ 36 272 039, Lin, Tons 95 199, 3 117 316, Hamp 91 717, 1 951 486, Jute 340 649, 4 167 922, Silke, raa, Pund 1 697 668, 1 064 577, Do., andet Slags 975 381, Uld 713 519 173, 24 958 346, Alpaca, Llama etc. 4 932 080, 295 758, Gjedeuld og Haar 17 509 812, 967 599, Shoddy 82 174 400, 691 264.

Raastoffe til andre Industrier: Filler, Lin og Bomuld, Tons 21 055, Værdi £ 206 772, Esparto m. m. 187 279, 796 683, Træmasse 328 080 1 684 527, Tjære, Fad 115 959, 74 080, Trævarer, hugne, Loads 2 433 795, 4 889 393, Trævarer, sagede 6 032 222, 13 380 660, Stav 138 399, 655 243, Andre hidhørende Raavarer £ 25 653 582.

Fabriksatser: Bomuldsvarer, Værdi £ 3 521 034, Uldvarer 12 590 810, Silkevarer 16 707 104, Linnedgarn 779 641, Halmarbeider 1 098 745, Læder og Skind, Ø 139 130 495, £ 7 593 599, Arbeider deraf £ 2 860 731, Glasvarer 2 740 309, Papir og Pap Cwt. 4 040 902, 3 140 634, Diverse Varer £ 6 538 908.

Diverse Artikler: Droger £ 936 106, Oljekager Tons 316 071, Værdi £ 1 588 214, Frø, forskj. Slags £ 6 735 999.

Totalværdien af Importen £ 441 807 335.

Export

af britiske og udenlandske Varer i 1896:

Levende Dyr: Heste Stk. 29 480, Værdi £ 671 562, Hornkvæg 4 362, 121 624, Faar og Lam 9 499, 107 377, Svin 359, 2 847, Ikke angivet Slags 31 076, 37 235. Ialt £ 940 645.

Fødevarer og Drikkevarer: Brød Cwts. 243 048, Værdi £ 599 358, Smør 14 796, 80 290, Ost 10 347, 37 395, Fisk, Sild, Tønder 1 375 056, 1 328 656, Do., andre Slags 680 491, Fødevarer, andre Slags, inkl. Kjød 1 042 516, Humle, Cwts. 10 501, 34 745, Pickles, Eddikke, Saucer, Konfekturer m. m. 1 304 553, Salt, Tons 660 698, 471 031, Sukker, Cwts. 993 324, 576 715, Maldrikke, Fad 462 362, 1 591 449, Sprituosa, Gallons 4 631 639, 1 778 546.

Raavarer: Stenkul, Tons 34 262 077, Værdi £ 15 160 577, Uld, Pd. 18 058 900, 718 003.

Bearbejdede Varer: Bomuldsgarn, Pund 248 510 700, Værdi £ 10 647 568, Do., vævede £ 59 333 836, Jutegarn 37 203 100, 378 560, Do., Vævneder £ 2 344 700, Lingarn 18 504 400, 1 041 814, Do., Vævneder £ 5 030 975, Silkegarn 788 069, 263 360, Do., Vævneder m. m. £ 1 421 767, Uldgarn 62 258 100, 5 655 595, Uldvævneder £ 18 266 972, Alpaca og Kamelgarn 9 204 900, 1 457 384, Garn af Haar og Uld, ikke før angivet Slags 5 436 900, 109 061.

Metaller og Arbeider deraf, exkl. Maskiner: Kobber og Messing, Cwts. 1 000 469, Værdi £ 2 548 898, Jern, Tak-, Tons 1 059 796, 2 535 792, Do., Stang, Vinkel og Ten, Tons 178 124, 1 104 352, Do., Skinner, alle Sl. 749 106, 3 565 564, Do., Staaltraad 56 368, 904 103, Do., Blik og Plader 120 922, 846 623, Do., galvaniserede Plader 245 065, 2 845 000, Do., fortinnet Blik og Plader 266 955, 3 035 931, Do., ikke før angivne Slags 366 540, 4 724 322, Do., Skrab 127 345, 388 832, Staal, ikke bearb. 296 830, 2 509 669, Staalplader til Fortinning 48 414, 476 051, Tilvirkninger af Jern og Staal 36 821, 926 991, Sort- og Knivsmedearbeider £ 2 121 268,

Redskaber og Værktøi £ 1 413 681, Bly og Arbeider deraf Cwt. 41 247, £ 523 228, Tin, ikke bearbejdet, Cwts. 124 355, 398 472, Zink og Spælter 189 901, 134 062, Pletterede Varer £ 389 705, Telegraftraad og Apparater £ 866 996.

Maskiner og Dele deraf Værdi, £ 17 036 899.

Klæder og Varer til personligt Brug, Værdi £ 10 473 345.

Kemikalier og medicinske Præparater: Alkolier og Blegestoffe, Værdi £ 1 648 574, Gjødningsstoffer, kemiske, Tons 353 460, £ 1 809 939, Medicinvarer £ 1 123 011.

Andre Tilvirkninger: Krigsmateriel, Værdi £ 2 481 150, Tomme Sække m. m. 486 183, Tryksager 1 306 473, Lys, alle Slags ₧ 23 555 100, £ 357 021, Kautschuk og Tilvirkninger deraf £ 1 262 981, Jernbanevogne 1 451 534, Andre Slags Vogne 272 530, Velocipeder 1 860 972, Cement, Tons 353 863, 580 518, Produkter af Stenkul, Nafta og Parafin 1 806 214, Rebslagerarbejder Cwts. 230 017, 432 468, Porcelæn og Lervarer £ 1 968 166, Møbler 595 409, Glasvarer 892 508, Læder 1 674 206, Vegetabilsk Olje, Tons 58 293, 1 088 374, Voxdug m. m. £ 954 689, Farvestoffer m. m. 1 657 808, Papir, alle Slags, Cwts. 1 060 620, 1 629 814, Raastoffer til Papir, Tons 52 977, 286 883, Sadelmagerarbejder £ 523 643.

Totalværdi af Reexport af udenlandske og koloniale Varer £ 56 466 465.

Den Andel, Norge har havt i ovenanførte Import og Export fra Storbritanien og Irland, har efter den af herværende Toldstyrelse meddelte Op-gave udgjort af efternævnte Vareslags.

Import fra Norge 1896.

Levende Dyr: Heste, St. 21, Værdi £ 396, Hornkvæg 30, 360, Faar 11 874, 16 550.

Madvarer af Dyr: Kjød, saltet, Cwts. 163, £ 217, Do. Preserver 429, 923, Do., andre Slags 411, 863, Do., Vildt £ 6 555, Flesk (Bacon) Cwt. 20, £ 27, Do. (Pork) 310, 387, Ost 106, 235, Smør 17 075, 82 263, Margarin 10 158, 28 102, Melk og Fløde, frisk, Gallons 20, 6, Do. kondenseret, Cwts. 46 667, 103 446, Æg, store Hundreder 204, 47, Fisk, fersk, Sild, Cwts. 384 681, 68 897, Do. andre Slags 32 087, 70 367, Do. saltet eller røget nedlagt 395, 1 296, Do. andre Slags 311 508, 331 088, Hummer og Østers 2 194, 3 819.

Korn og Mel: Havre, Cwts. 520, Værdi £ 158, Mel, uangivet Slags 20, 8, Stivelse 155.

Frugt: Bær, preserveede, Pund 1 456, Værdi £ 23.

Sprit- og Malt-drikke: Brændevin Gallons 3 032, Værdi £ 528, andre Slags 18 950, 886, Øl Fad 362, 1 435.

Spindestoffe Uld, Faare- Th 8 396, Værdi £ 197, Filler af Uld Ton 503, 12 593, Bomuldsaffald Th 163 270, 648.

Rebslagerarbeider: Tougværk Værdi £ 661.

Manufakturvarer af Spindestoffe: Bomuldsvarer Værdi £ 232, Linvarer 177, Uld 201.

Haar, Huder, Skind, Gjødningstoffer: Huder, tørre Cwts. 3 150, Værdi £ 7 503, vaade 1 578, 3 171, Skind, Gjede- Stkr. 18 075, 2 512, Do. Sæl- 25 779, 4 530, Do. Faare- 10 040, 753, andre Slags 1 310, 377, Peltsværk 367, 1 732, Læder, uberedt Th 18 140, 736, Hvalfiskben Cwts. 452, 1 288, Horn og Hover Tons 21, 455, Haarbeider £ 350, Gjødningstoffer Tons 688, 3 462.

Arbeider af Læder: Skotøi Dusin 26, Værdi £ 61, andre Slags £ 451.

Talg, Olje, Tran, Tjære: Talg Cwts. 208, Værdi £ 398, Tran 6 810, 116 684, Olje, vegetabilsk Ton 2, 45, Tjære Fad 50, 45.

Trævarer, ubearbejdede, sagede eller hugne: Træ, hugget, Bar- Loads 265 294, Værdi £ 348 530, hugget Eg 853, 2 626, ikke angivet Slags 1 635, 2 279, saget, Bar- 500 171, 1 188 015, ikke angivet Slags 1 049, 2 768, Stav 25 513, 58 953.

Trævarer, forarbejdede: Snedkerarbeider Værdi £ 4 331, Træmasse Tons 205 677, 894 264, Fyrstikker £ 30 834.

Farver og Farvestoffer: Malerfarver Værdi £ 165.

Diverse Stoffer af Væxtriget: Hø Tons 3 926, Værdi £ 15 926, Linfrøkager 445, 2 665, Kork, ubearbejdet 52, 118.

Papir og Papirarbeider: Papir Cwts. 432 500, Værdi £ 337 876, Trykpapir 45, 57, Papl 612, 791, Raavare, ikke angivet Slags Ton 305, 2 298.

Mineral, Raastoffer og uformede Fabrikater: Sølv malm Værdi £ 35, Kobber malm Ton 1 813, 12 873, Jern malm 1 019, 966, Svovlkis 12 929, 12 628, Kemikalier £ 1 481, Sten, Granit m. v. Tons 47 921, £ 67 541, Is Tons 467 333, 262 298.

Mineralfabrikater, formede: Porcelæn, Lervarer Cwts. 5, Værdi £ 15, Glasflasker Gros 48, 24, Glas af uangivet Slags Cwts. 3 426, 6 097,

Metaller, ubearbejdede og delvis bearbejdede: Jern, Tak- Tons 955, £ 4 808, Stang- 400, 3 411, Skrot- 1 034, 5 001, Staal, ubearbejdet 1, 9, Kobber, Regulus 450, 8 700, do. Skrot- 294, 8 797, ubearbejdet 75, 3 784, Bly, Tak- 63, 635, Metal, Skrot 31, 927, smedet £ 381.

Metaller, Arbeider deraf: Jern- og Staalarbeider Cwts. 66 234, Værdi £ 53 263, Vaaben, Geværer £ 92, Messingarbeider Cwts. 6, 36, Kobberarbeider £ 792.

Artikler, ei henførlige til nogen af ovenstaaende Grupper: Kunstværker £ 1 610, Tryksager Cwts. 246, Værdi £ 1 198, Droger £ 41 808, Fjær til Pynt Cwts. 135, £ 165, Cigarer 307, 144, andre Varer, ubearbejdede £ 11 769, bearbejdede 18 500, ankommet med Pakkepost 10 535. Tilsammen Værdi £ 4 311 123.

Export af britiske og irske Produkter til Norge.

Levende Dyr: Heste Stkr. 45, Værdi £ 2 157, Faar 3, 21, uangivet Slags 26, 144.

Madvarer af Dyr: Kjød og Flesk Cwts. 51, Værdi £ 93, Ost 16, 83, Smør 4, 21, Melk, kondenseret 135, 204, Fisk, alle Slags £ 451, uangivet Slags 2 545.

Korn og Produkter deraf: Sæd og Mel £ 2 548, Brød og Tvebak Cwts. 4 052, 9 508.

Kolonialvarer: Chocolate ₧ 6 600, £ 245, Sukker, raffineret Cwts. 137 465, 85 517, Sirup, Melasse 57 696, 22 188, Tobak ₧ 6 302, 529.

Rodfrugter: Poteter Cwts. 42 400, 3 739.

Sprit- og Malt-drikke: Spirituosa Gall. 33 954, £ 12 150, Malt-drikke Fad 97, 302.

Spindestoffe: Uld ₧ 1 068 800, £ 35 817.

Garn, Traad, Rebslagerarbejder: Garn af Traad — Silke — ₧ 1 300, £ 1 208, Uld 847 200, 71 835, Lin 126 400, 6 874, Jute 133 300, 1479, Alpaca m. m. 33 700, 1 761, Bomuld 1 810 000, 60 120, Tougværk Cwts. 6 846, 11 784.

Manufakturvarer af Spindestoffe: Silkevævner £ 2 554, Uld, do. Alengods Yards 1 129 600, 68 378, andre Slags £ 17 734, Lin do., Alengods Yards 882 900, 31 959, andre Slags £ 7 804, Jute do., Alengods Yards 202 250, 13 131, andre Slags £ 193, Bomuld do., Alengods Yards 13 341 200, 172 991, andre Slags £ 47 120, Voxdug Kv. Yards 155 500, 7 421, Hatte, alle Slags Dusin 7 747, 5 804, Kortevarer £ 16 622, Klæder 15 247, Paraplyer m. v. 169, Tomsække Dusin 14 800, 2 824.

Huder, Skind og Gjødningsstoffer: Huder, raa Cwts. 102, £ 273, Skind uangivet Slags £ 57, Læder, alle Slags 12 133, Gjødningsstoffer Ton 4 388, 9 624.

Fabrikater af Huder og Skind: Sadelmagerarbejder £ 154.

Talg, Oljer, Gummi: Talg, Fedt m. v. Cwts. 1 566, £ 1 873, Olie, Margarin 895, 1 206, Produkter af Stenkul £ 12 451, Oljer, vegetabilsk Ton 2 364, 42 862, andre Slags £ 6 325.

Fabrikater af Talg, Oljer, Gummi m. v. Lys, alle Slags ₧ 6 000, £ 104, Sæbe Cwts. 2 600, 3 220, Parfumer £ 171, Kautschukarbejder 13 192, Voxfyrstikker 35.

Trævarer, bearbejdede: Møbler £ 1959, Træarbejder, uangivet Slags 509.

Farver, Farvestoffe: Farver, Malerstoffe £ 12 349, Farvestoffe, uangivne Slags £ 2 426.

Diverse Raastoffe: Frø, uangivet Slags Cwts. 194, £ 393.

Papir, alle Slags Cwts. 3 973, £ 5 517.

Mineraler, Raastoffe, uformede Fabrikater: Alkalier 37 800, £ 6 566, Kemikalier £ 31 540, Blegningsstoffer Cwts. 22 800, 7 478, Cement 2 612, £ 4 796, Ler, raa 3 577, 2 862, Kobbervitriol 5, 85, Stenkul, Cokes m. m. 1 072 996, £ 451 847, Salt 16 781, 9 232.

Mineraler, Fabrikater formede: Tegl Tusen 804, £ 1 672, Porcelæn, Lergods £ 8 271, Glas, alle Slags £ 6 443, Sten, Skiffer Stkr. 1 500, 20, Slibesten Ton 1 005, 3 260.

Metaller, uforarbejdede og delvis forarbejdede: Jern og Staal Ton 49 963, £ 280 289, Kobber Cwts. 9 994, 29 249, Bly Ton 656, 7 983, Tin 2 313, 7 401, Zink 1 584, 921, uangivet Slags £ 2 334.

Metaller og Arbejder deraf: Krigsmateriel £ 9 365, sort og Knivsmede Cwts. 3 569, 20 987, Messingarbejder 1 544, 8 389, pletterede Varer £ 2 948, Telegraftraad m. v. 6 434.

Vogne, Maskiner og Instrumenter m. v.: Vogne, Jernbane- £ 6 416, andre Slags 217, Velocipeder 8 344, Maskiner, Damp- 23 298, andre Slags 99 123, Redskaber, Agerbrugs- 2 640.

Tilsammen Værdi 1920 517.

Export af udenlandske og Kolonialvarer til Norge.

Madvarer af Dyr: Flesk, Bacon Cwts. 157 141, £ 255 422, Kjød og Flesk, saltet 28 439, 35 213, do., conserveret anderledes end ved Saltning 31 50, 4 665, Smør og Margarin 527, 1 460, Ister 29 632, 44 440.

Korn, Produkter deraf: Hvedemel Cwts. 106 764, £ 42 067.

Kolonialvarer: Kaffe Cwts. 13 965, £ 63 758, Melasse 121 824, 30 977.

Frugter: Oranger Bushel 62 453, 17 421.

Spirituosa: Vin, alle Slags Gallons 16 019, Værdi £ 4 411.

Spindestoffe: Bomuld, raa Cwts. 12 299, Værdi £ 24 981, Uld £ 80 505, 2 983, Jute 1 358, 16 401.

Læder, uberedt: £ 135 610, Værdi £ 56 485.

Talg og Oljer: Talg og Stearin Cwts. 3245, Værdi £ 3913, Olie, Oliven- Fad 94, 3170, do., Lin- 280, 5706. do., Margarin- 17183, 40421.

Mineral: Svovl Cwt. 520, Værdi £ 185.

Andre Varer alle Slags Værdi £ 117215.

Tilsammen Værdi 770994.

Som det fremgaar af disse Tal, viser Exporten fra Norge følgende Forhold:

For hugget og saget Virke	£ 1 603 174	
- Snedkerarbeider	- 4 336	
- Træmasse	- 894 264	
		£ 2 501 776
- Fiskevarer	- 475 167	
- Papir og Pap	- 338 727	
- Is	- 262 298	
- Melk og Fløde	£ 103 452	
- Smør	- 82 263	
		- 185 715
- Tran	- 116 684	
- Granit, Marmor m. v.	- 67 541	
- Jern og Staal	- 66 492	

Stadig tages Generalkonsulatets Mellemkomst i Beslag til Medhjælp i at forøge det internationale Vareudbytte og indlede andre Affærer, især af Nybegyndere i Handelen, der ønsker at faa Agenturer fra herværende større Importhuse, men dernæst ogsaa til Salg af Patenter, Malmfund, Vandfald, faste Eiendomme m. v. Den Hjælp Generalkonsulatet i saadanne Tilfælde kan yde, indskrænker sig dog i de allerfleste Tilfælde til at angive Adresser paa vedkommende Firmaer i de forskjellige Forretningsgrene. Til Indledning af saadanne Affærer kræves nemlig en merkantil Uddannelse, Lokal- og Sagkundskab, som ikke forefindes eller rimelig kan paaregnes inden Generalkonsulatets Personale. Ønskeligt vilde det være at kunne overgive de nævnte Opdrag til her etablerede med Hjemlandenes Sprog og Forhold fortrolige, paalidelige og driftige Agenter. Saadanne har vistnok ikke manglet blandt yngre Landsmænd, som her har søgt Ophold; men da vedkommende Kommittenter sædvanlig ikke er villige til at erstatte Ombudene for det paa Opdragets Udførelse nedlagte Arbeide og endog kontante Udlæg, naar ikke de ønskede Resultater naaes, trættes disse snart ved saadant i de fleste Tilfælde ulønnet Arbeide.

S ø f a r t.

Herom meddeles i en af et herværende Skibsmæglerfirma offentliggjort Redegjørelse bl. A. Følgende.

For Skibsfarten har Aaret 1896 været i flere Henseender mærkeligt, ikke blot i Henseende til talrige vigtige Spørgsmaal angaaende Vilkaarene for Udøvelsen af denne Næringsgren, men ogsaa ved den Nedtrykning af Fragterne i før ukjendt Grad, som forekom i Aarets første Maaneder, med derpaa følgende betydelig Stigning, som dog snart atter gav Plads for en pludselig Reaktion.

De lovende Udsigter til bedre Konjunkturer, der mod Slutningen af 1895 gjorde sig gjældende, forsvandt allerede tidligt i det følgende Aar paa Grund af urovækkende politiske Forhold, som fremkaldte Mistro inden Forretningsverdenen og indvirkede hemmende paa en sund Spekulation, samt foranledigede en Tilbagegang til den forhenværende slappe Tilstand med lave Varepriser og lave Fragtsatser.

Herved trykkedes Fragterne i Aarets første Halvdel paa de vigtigste Markeder lavere end antagelig nogensinde før i Skibsfartens Historie, og Kampen for Tilværelsen blev saa meget værre, da uventet en pludselig Stigning indtraf, desværre dog saa sent paa Aaret, at den for mange Redere ikke bragte Erstatning for det daarlige Resultat i den forudgaaende Del af Aaret. I August viste sig de første Tegn til Bedring, og denne Bevægelse udviklede sig derefter saa hurtigt, at Fragterne allerede mod Slutningen af September var steget med 50 à 150 pCt. Da saadant naturligvis ei paa Forhaand kunde beregnes af Befragterne, fandt disse sig i mange Tilfælde nødt til at indgaa paa de forhøjede Fordringer for at kunne effektuere Afskibningerne inden derfor bestemt Tid. Stigende Priser paa adskillige Varemarkeder udgjorde ogsaa en vigtig Faktor i den opadgaaende Bevægelse. Rederne, som i foregaaende Aar havde arbejdet under saa trykkende Vilkaar, benyttede nu til det yderste den saa gunstige Forandring, og kun de blandt dem, der uheldigvis tidligere havde bundet sig ved Certepartier eller s. k. „time-charters“, gik tabt heraf.

Med stigende Fragter fulgte livlig Efterspørgsel efter Nybygning, og allerede mod Slutningen af Oktober havde til de dermed optagne Værksteder indgaaet saa talrige Ordre, at de blev fuldt optaget for længere Tid, hvorfor Priserne steg med 10 à 15 pCt.

Forældede „compound“-Baade, hvoraf mange i længere Tid havde været oplagt i britiske Havne, som uskikkert til Konkurrence og som for en Del var solgt i Aarets første Halvdel til fabelagtig billige Priser, sattes atter i Fart til lønnende Fragter.

De gode Tider varede dog ikke længe, thi allerede i første Halvdel af November indtraadte en kjendelig Reaktion, som udviklede sig derhen, at Fragterne ved Aarets Udgang indtog omtrent samme Niveau som ved dets Begyndelse.

Nye Opfindelser og Forbedringer af Maskiner og Dampkjedler leder stedse til Formindskning af Kulforbruget. Det sidste Bevis herpaa, som har

vakt særlig Interesse inden nautiske Kredse, er aflagt af Fragtdampskibet „Inchmona“, en med Overbygning forsynet Staalbaad af ca. 3 300 brutto R.-T. og 5 000 Tons Lasteevne samt $20\frac{1}{2}$ Fods Dybgaaende, som byggedes med 4-dobbelt Expansionssystem af det ansete Firma W. Gray & Co. i West-Hartlepool. Ved Prøveturen gjorde Propellen 100 Slag i Minutet, under et Damptryk af 255 $\mathcal{H}$ pr. Kvadrattomme af Dampkjedlen, hvilken før af Lloyds var prøvet lige til 510 $\mathcal{H}$ Tryk uden mindste Spor af Læk, og opgik Kulforbruget til 1 $\mathcal{H}$ pr. Time for hver udviklet Hestekraft. Alle Anordninger tilsigter muligst stor Kulbesparing, og beregnes et Dampskib paa 6 000 à 7 000 Tons, med en Hurtighed af 11 Knob, paa en Rundreise til og fra Australien eller New-Zealand, i mindsket Kulforbrug at bespare 500 à 600 Tons, en vigtig Faktor i Udbyttet af Reisen, da Fartøiet, fraseet den betydelige Besparing i Kul, derved bliver istand til at optjene en forøget Fragt ved den større Last det kan føre.

Til Sammenligning hermed maa anføres, at med de i 1860 brugelige „non-compound“-Maskiner forbruges i Gjennemsnit $4\frac{1}{2}$ $\mathcal{H}$ Kul pr. Hestekraft og Time; i 1870, med de da almindelige „compound“-Maskiner $2\frac{1}{4}$ $\mathcal{H}$; 1880 med samme Maskiner, men med Damptrykket steget fra 60 til 80 $\mathcal{H}$ pr. Kvadrattomme, $1\frac{4}{5}$ $\mathcal{H}$, hvorimod Kulforbruget i det derpaa følgende Decennium med „Triple-expansion“-Maskiner reduceredes til $1\frac{1}{2}$ $\mathcal{H}$ og nu, med nylig konstruerede „Quadruple 5 Crank“-Maskiner, er det længe efterstræbte Maal naaet, at kunne udvikle 1 Hestekraft med en Tilgang af 1 $\mathcal{H}$ Kul i Timen.

Det i Aaret uddelte Udbytte i britiske Dampskibsselskaber antyder at denne Affærgren, med nogle faa Undtagelser, har været alt andet end lukrativ. Flere mindre Aktieselskaber har ogsaa paa Grund af Tidernes Tryk fundet sig foranlediget til at liquidere; men paa den anden Side er ikke mindre end 148 nye Aktieselskaber dannet med samlet autoriseret Kapital af £ 5 358 140. Af disse Selskaber tilsigtede kun 19 med Kapital £ 172 300 Fragtfart med Seilskibe.

Ophjælpelsen af Skibsfartens Krav har i det forløbne Aar været Gjenstand for livlig Agitation. Initiativet til Foranstaltninger til Lettelse af de derpaa hvilende Byrder er for en væsentlig Del udgaaet fra „The Chamber of Shipping of the United Kingdom“, en Forening af Skibsredere, som repræsenterer en Tonnage af omkring 9 Millioner Tons. En blandt de vigtigste Reformer, som saaledes er istandbragt, er Indførelsen af et nyt Certeparti ved Befragtning af Kul fra Wales. Før lod det sig ei gjøre at slutte saadanne Fragtaftaler, med mindre Skipperen undertegnede s. k. rent Konnossement, hvorved han paatog sig Ansvar for Kullastens Vægt ved Losningen og at betale for Undervægt, hvis saadan opstod, hvilket i de fleste Tilfælde indtraf og ikke sjelden med betydeligt Beløb. Ligeledes paalaa det Rederiet at erlægge Kaipenge — wharfage — paa Lastepladsen med 2 d pr. Ton, en Afgift, som rettelig burde ramme Lasten. Befragterne stod derhos ei i direkte Ansvar for den Tid, som medgik til Indlastningen, med Hensyn til hvilken særskilt Aftale fandt Sted mellem Kuleieren og Rederen, hvilke Aftaler, vedføiet Certepartiet, var affattet paa en Maade, som næsten umuliggjorde for Skipperen at erholde de ham tilkommende Liggedagspenge.

Trods kraftig Modstand fra de deraf interesserede Parter er det dog lykkedes ovennævnte „Chamber of Shipping“ at gennemdrive Antagelsen af

et Certeparti, som berettiger Skipperen til at tegne Konnossement med Ordene: „Vægt ubekjendt“, hvorved Fartøiet fritages for Pligten til at erstatte mulig opkommende Undervægt, saa snart Skipperen paa Losningsstedet skriftlig forklarer at han har afleveret alt hvad han havde taget ombord, hvorhos Erlæggelse af ovennævnte Kaipenge 2 d pr. Ton er overført paa Lasteeieren; Bestemmelser om Lastningstiden indtages i Certepartiet, som følgerlig kommer til at udgjøre en Aftale mellem Befragter og Bortfragter; ligesaa er Forskriften om at Rederen bør købe nødvendige „Bunkerkul“ hos Befragteren samt til denne erlægge „Dispatch-Money“ for ved Expeditionen indsparet Tid, bortfaldt.

„The Shipping Federation Ltd.“ er en anden Forening af i Skibsfarten interesserede Personer i Hensigt at modarbejde Arbeidsnedlæggelsser blandt Dokarbeidere, Søfolk, Fyrbødere m. fl. samt at søge at befri baade Arbeidsgivere og Arbeidere fra den vilkaarlige og hensynsløse Maade, hvorpaa Lederne af Sømændenes Fagforening — „The Seamen's Union“ — optræder for at gennemdrive oftest uforskammede Fordringer. Til dette Maal har nævnte „Federation“ saavel inden Londons Havn som ellers i Landet oprettet Kontorer for Paamønstring af Søfolk, Stuere og Dokarbeidere m. fl., og er saa vel organiseret, at den inden muligst kort Tid kan gjøre sig uafhængig af enhver Kombination som optræder i Strid mod samme. Til Opmuntring for dem, som indskriver sig hos Føderationen, har den dannet et Fond for Uddeling af frivillig Hjælp i Tilfælde af Sygdom eller Skade til de paa dets Fartøier ansatte Officerer og Mandskaber, samt til Pension for disses Efterlevende i Tilfælde af Dødsfald, hvad enten de er af britisk eller anden Nationalitet. Denne Føderation, hvori Rederier repræsenterende $8\frac{1}{8}$ Millioner Tons er indtraadt, forvaltes af en Komite blandt Redere inden hele Landet, med underlydende Distriktskomiteer, og er det lykkedes den i væsentlig Grad at tilveiebringe et bedre Forhold mellem Arbeidsgivere og Arbeidere.

Ved britiske Værfter nybyggede Fartøier opgik i 1896, fra-regnet Orlogsskibe, til 628 Dampskibe dr. 1 113 831 Tons og 68 Seilskibe dr. 45 920 Tons eller tils. 696 Fartøier dr. 1 159 751 Tons; altsaa overstigende foregaaende Aars med over 208 000 Tons og repræsenterende et høiere Tal end i noget foregaaende Aar med Undtagelse af 1889. Indbefattes heri de i hvert af nævnte Aar leverede Orlogsskibe, overstiger dog 1896 Aars Nybygninger de under 1889 med ikke mindre end ca. 64 000 Tons. Ligesaa er herved anvendt Materiel i større Omfang end nogensinde før af Staal, opgaaende for Dampskibe til 99.3 pCt. og benyttedes Jern kun til Fiskefartøier. Af Seiltonnagen byggedes 96.2 pCt. af Staal og 3.2 pCt. af Træ.

Af de nævnte Nybygninger indregistreredes i den britiske Handelsflaade 70.6 pCt., hvoraf . . . Dampskibe 776 013 Tons og Seilskibe 42 892 Tons.
Ved Kjøb tilkom . . . — 13 000 — — — 9 000 —

Tilsammen Dampskibe 789 013 Tons og Seilskibe 51 898 Tons.

Herfra afgik i Aaret:

ved Forlis . . .	—	183 000	—	—	—	86 000	—
ved Salg . . .	—	283 000	—	—	—	72 000	—

og tiltog altsaa Damp-tonnagen med 323 000 Tons,
hvorimod Seil-tonnagen aftog med 106 108 Tons.

Nettoforøgelsen i den britiske og irske Handelsflaades Tonnage i 1896 opgik altsaa da til ca. 217 000 Tons eller 88 000 Tons mere end i 1895.

Ca. 30 pCt. af alle Nybygninger udførtes for udenlandske eller koloniale Rederier, mod 20 pCt. i 1895 og 13 pCt. i 1894. Blandt Aftagere indtoges første Plads af Tydskland med 30 Fartøier dr. 117 870 Tons, derefter Rusland med 23 Fartøier dr. 34 524 Ton, Norge 16, 28 303, Danmark 12, 24 638, Japan 7, 24 621, Britiske Kolonier 16, 16 097, Belgien 8, 11 880, Sverige 4, 11 736, Sydamerika 23, 11 568, Holland 9, 11 222, Østerrige 6, 9 245, Spanien 4, 7 567, Frankrige 6, 6 330, Forenede Stater 4, 4 293, Kina 2, 3 550, Grækenland 3, 3 341, Mexiko 3, 2 752, Portugal 1, 2 688, Hawaii 1, 1 080, Italien 1, 1 000, ikke angivet Land 5, 6 541, tilsammen 184 Fartøier dr. 340 846 Tons.

Ved Aarets Udgang var paa de britiske Værfter under Bygning 755 975 Tons Dampskibe og 28 736 Tons Seilskibe eller tilsammen 784 711 Tons, hvortil kommer Orlogsskibe med 330 000 Tons.

Til Sammenligning med ovennævnte Tal maa her anføres, at, efter Opgave af Lloyds, i samme Aar Skibsbygningsindustrien i andre Lande omfattede følgende Nybygninger, hver af over 100 Tons Drægtighed.

(Se Tabellen Side 603.)

Samtlige i alle Lande i Aaret færdigbyggede Skibe, Orlogsskibe undtagne, har, ifølge ovenangivne Kilde, havt en Drægtighed af 1 568 000 Tons, hvoraf Dampskibe 1 413 000 og Seilskibe 155 000 Tons. Af søgaaende Tonnage er i samme Aar 307 000 Tons Dampskibe og 419 000 Tons Seilskibe gaaet totalt tabt eller ophugget; heraf fremgaar at medens Seilskibenes Totaltonnage er aftaget med 264 000 Tons, har derimod Dampskibsflaaden vundet en Forøgelse af 1 106 000 Tons, og udgjør saaledes Nettoforøgelsen af hele Verdens Handelsflaade 842 000 Tons; og opgik den britiske ved Aarets Udgang til:

8 530 Dampskibe dr.	10 242 192 Tons samt
12 275 Seilskibe -	2 902 021 — eller
tils. 20 805 Fartøier af	13 144 213 Tons Drægtighed.

Interims-Nationalitetsbeviser er ved dette Generalkonsulat i Aaret udstedt for 13 til svensk og 42 til norsk Flag overførte Skibe, hvoraf kun 6 var nybygget, de øvrige ældre, tilkommet mellem Aarene 1856—1886. Al Grund findes dog til at tro, at ikke faa af disse Skibe fremdeles tilhører britiske Redere.

L a n d e.	Dampskibe.				Seilskibe.				Orlogsskibe.		Tilsammen.	
	Staal og Jern.		Træ og Comp.		Staal og Jern.		Træ og Comp.		Ant.	Tons Deplace- ment.	Ant.	Tons.
	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.	Ant.	Tons.				
De forenede Stater	59	112 395	25	11 979	21	31 013	39	28 788	5	16 302	149	200 477
Tydskland	60	100 606	—	—	2	2 452	1	237	5	14 050	68	117 345
Frankrige	8	11 997	—	—	12	28 954	21	3 614	9	60 935	50	105 500
Italien	7	6 307	—	—	—	—	3	472	4	21 930	14	28 709
Rusland	1	151	—	—	—	—	7	1 589	5	26 456	13	28 196
Holland	20	10 804	—	—	8	1 601	—	—	3	8 610	31	21 015
Danmark	7	10 270	—	—	—	—	7	1 544	1	2 200	15	14 014
Norge	12	9 796	1	577	1	391	3	1 315	—	—	17	12 059
Østerrige	9	6 246	—	—	—	—	—	—	1	5 550	10	12 796
Britiske Kolonier	7	3 199	6	2 108	1	367	27	5 450	—	—	41	11 124
Sverige	8	3 107	2	375	3	631	1	292	2	3 970	16	8 375
Japan	1	1 498	25	6 351	—	—	—	—	—	—	26	7 849
Spanien	—	—	—	—	—	—	—	—	2	7 830	2	7 830
Belgien	2	1 675	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1 675
Tilsammen	201	272 031	59	21 390	48	65 409	109	43 301	37	167 833	454	575 964

Skibsfarten inden britiske Havne udgjorde i Aaret:

Udenrigsk Søfart.

Med Ladning ankomne	britiske Skibe	24 629 524 Tons
— —	udenlandske Skibe	8 850 068 —

Tilsammen 33 479 592 Tons

Med Ladning afgaaede	britiske Skibe	27 726 049 Tons
— —	udenlandske Skibe	9 977 168 —

Tilsammen 37 703 217 Tons

Ankomne og afgaaede tilsammen 71 182 809 Tons
mod i Aaret 1895 67 630 659 Tons og i 1894 66 918 858 Tons.

Indenrigsk Søfart.

Ankomne ladede	britiske Skibe	31 858 005 Tons
— —	udenlandske Skibe	124 140 —

Tilsammen 31 982 145 Tons

Afgaaede ladede	britiske Skibe	30 518 277 Tons
— —	udenlandske Skibe	108 614 —

Tilsammen 30 626 891 Tons

Ankomne og afgaaede tilsammen 62 609 036 Tons
mod i 1895 61 052 148 Tons og i 1894 61 117 085 Tons.

De udenlandske Skibe, der i 1896 har besøgt britiske Havne fordeler sig mellem de forskjelige Nationer som nedenfor anført:

Med Ladning ankomne: Norske 2 448 311 Tons, Hollandske 1 113 911, Tydske 1 057 112, Svenske 948 599, Danske 686 279, Spanske 612 157, Franske 576 904, Belgiske 458 792, De forenede Staters 381 792, Russiske og Finske 311 657, Italienske 95 096, Østerrigske 70 660, Græske 37 243, Portugisiske 33 680, Andre Lande 17 875, Tils. 8 850 068 Tons.

Med Ladning afgaaede: Norske 1 946 943 Tons, Tydske 1 811 691, Hollandske 1 179 384, Danske 1 103 077, Svenske 1 002 943, Franske 799 778, Spanske 528 416, Belgiske 509 872, De forenede Staters 365 896, Russiske og Finske 274 768, Italienske 126 562, Østerrigske 122 950, Græske 122 934, Portugisiske 50 009, Andre Lande 31 945, Tils. 9 977 168 Tons.

Sammenregnes med Ladning ankomne og afgaaede norske Skibe viser det sig at Fragtfarten med disse i 1896 udgjorde 4 395 254 Tons mod i 1895 3 914 184 og i 1894 3 948 682 Tons og indtager følgelig den norske Skibsfart første Plads næst efter den britiske blandt de Nationer, hvis Skibe i Aaret anløb britiske Havne.

Vareudbyttet mellem Norge samt Storbritannien og Irland er i Aarets formidlet ved forskjellige Nationers Skibe som nedenfor anført.

	Ankomne. Tons.	Afgaaede. Tons.	Tilsammen. Tons.
Norske	1 032 613	761 288	1 793 901
Britiske	205 739	203 775	409 514
Svenske	19 879	21 793	41 672
Danske	25 264	5 770	31 034
Tydske	4 702	9 659	14 361
Russiske	5 127	8 282	13 409
Hollandske	1 524	4 792	6 316
Østerrigske	—	656	656
Franske	—	177	177
Tilsammen	1 294 848	1 016 192	2 311 040
mod i 1895	1 176 770	1 018 052	2 194 822
— - 1894	1 211 365	944 554	2 155 919

Nedenstaaende Tabel viser Antallet og Drægtigheden af de norske Skibe, som i 1896 er udklareret fra Hovedstationen samt hver af de særskilte Vicekonsulsstationer i Distriktet: Fra London 1 006 dr. 524 573 Ton, Amble 65, 23 244, Barrow 29, 24 928, Belfast 61, 40 366, Berwick 9, 3 513, Blyth 512, 204 865, Boston 62, 18 041, Bridgewater 17, 4 275, Bristol 88, 41 281, Cardiff 483, 271 986, Cork 26, 15 779, Cowes 5, 1 138, Dartmouth 4, 1 152, Douglas 6, 1 492, Dover 14, 4 758, Dublin 59, 32 202, Dundalk 5, 1 861, Exeter 10, 2 701, Falmouth 6, 2 221, Fleetwood 40, 24 967, Fowey 17, 3 800, Gloucester 38, 25 398, Goole 66, 26 106, Grimsby 251, 107 807, Guernsey 7, 1 992, Hartlepool 194, 73 337, Harwich 9, 5 184, Hayle 2, 659, Hull 293, 124 717, Ipswich 16, 4 795, Jersey 10, 2 374, Limerick 10, 5 062, Littlehampton 17, 3 558, Liverpool 278, 161 476, Llanelly 31, 8 803, Londonderry 12, 5 890, Lowestoft 45, 13 051, Lynn 18, 7 149, Manchester 163, 80 233, Middlesbro 278, 149 820, Milford 8, 2 293, Newcastle 755, 382 930, Newhaven 89, 8 921, Newport 135, 84 176, Newry 4, 2 395, Padstow 2, 338, Penzance 19, 5 580, Plymouth 93, 37 797, Poole 29, 7 268, Portsmouth 29, 9 174, Port Talbot 7, 1 950, Ramsgate 25, 5 018, Rochester 45, 13 373, Rye 1, 154, Scarborough 28, 4 426, Seaham 15, 2 578, Shoreham 50, 12 977, Sligo 7, 2 784, Southampton 47, 15 217, Sunderland 156, 80 933, Swansea 115, 51 284, Teignmouth 21, 5 043, Weymouth 11, 2 468, Wisbeach 5, 1 763, Yarmouth 56, 14 332, Tilsammen 5 954 dr. 2 811 668 Ton.

Paa- og Afmønstringer samt Rømninger var i 1896:

	Paamønstrede med norske Skibe.	Afmønstrede fra norske Skibe.	Rømte fra norske Skibe.
1 London	792	1 093	54
Ved Vicekonsulatet i Cardiff	1 115	764	100
Liverpool	966	681	55
Newcastle	376	404	34
Ved Distriktets øvrige Vicekonsulater	1 880	2 501	173
Tilsammen	5 129	5 443	416

Antallet af syge, skibbrudne og nødstillede Sømænd, som hjemsendtes ved eller fik anden Understøttelse fra Generalkonsulatet eller underliggende Vicekonsulater, og for hvilke Udgiftsregninger er indgivet til vedkommonde Myndighed, har udgjort:

	1896.	1895.	1894.
Svenske Undersaatter . . .	177	216	157
Norske — . . .	643	753	726
Andre Landes — . . .	30	39	25
Tilsammen	850	1 008	908

Gjennem Sømandsanvisninger er i 1896 Sømænds Hyrebeløb hjemsendt til nedennævnte Beløb.

Indbetalt ved	Til Sverige.		Til Norge.	
	Antal.	Beløb i £.	Antal.	Beløb i £.
Generalkonsulatet	10	£ 97. 1. 2	26	£ 259. 0. 0
Vicekonsulatet i Cardiff	-	- - -	2	- 22. 10. 0
Hull	2	- 23. 14. 6	2	- 8. 10. 0
Newcastle	1	- 14. 0. 0	-	- - - -
Tilsammen	13	£ 134. 15. 8	30	£ 290. 0. 0
mod i 1895	4	- 22. 9. 0	37	- 319. 1. 5
- 1894	2	- 24. 2. 3	40	- 343. 1. 0

Generalkonsulatet har modtaget samt til vedkommende Myndigheder hjemsendt Efterladenskaber efter især under britisk Søjteneste døde svenske og norske Sømænd med følgende Beløb.

	Svenske Sømænd.		Norske Sømænd.	
	Antal afdøde.	Efterladenskabernes Beløb i £.	Antal afdøde.	Efterladenskabernes Beløb i £.
Aar 1896	123	£ 950 0. 0	113	£ 636. 3. 11
- 1895	115	- 1 042. 4. 11	112	- 905. 3. 6
- 1894	155	- 1 273. 7. 1	110	- 988. 5. 6

Bøder ved Tab af Hyre, ifølge Sølovens § 102, er i Aaret erlagt og til vedkommende Myndighed indsendt for 2 svenske Sømænd med £ 2. 8. 6, samt for 90 norske Sømænd med £ 96. 2. 9.

Skrivelser afsendt i Aaret, (Telegrammer og Cirkulærer uberegne) er opgaaet til et Antal af 6 223, hvoraf til Udenrigsdepartementet 115, Kommersekollegiet 458, Indredepartementet 921 samt andre 4 729, af hvilke sidste 2 197 angik svenske og 2 532 norske.

Velgjørenhedsindretninger.

„Scandinavian Sailor's Temperance Home“, — det skandinaviske Sømandshjem, hvis Lokale befinder sig i Nærheden af Milwalldokkerne, har i Aaret været benyttet af 2 744 Sømænd og 222 Emigranter. Af de først anførte var 1 307 Svensker, 656 Nordmænd, 237 Finner, 176 Dansker og 368 af anden Nationalitet.

Derhos fik et stort Antal tilfældigt Nattelogis og erholdt Maaltider saavel inden Hjemmet, som paa dets Bekostning udenfor samme.

De af Sømænd deponerede kontante Midler opgik til £ 16 364. 0. 0, og remitteredes heraf ved Hjemmets Foranstaltning til hjemmenværende Familier eller derværende Sparebanker £ 13 077. 7. 3. Derhos er et ikke ubetydeligt Beløb indkasseret for s. k. „Allotmentnotes“ og derefter oversendt til de af Sømændene opgivne Personer i Hjemlandene.

Af Gaver, bestemt til ved Hjemmets Forsorg at uddeles til nødlidende Sømænd, er indkommet et Beløb af £ 48. 4. 3, hvorhos Bidrag til Bestridelse af Udgifter for Julefester opgik til £ 141. 10. 9. Hjemmets Forvaltning bestyres fremdeles af Civilingeniør A. Welin og Frue, som derpaa ofrer utrættelig Omsorg.

The Sailors Home — det engelske Sømandshjem ved Well-Street — er ligeledes flittigt benyttet af svenske og norske Sømænd, men der savnes ved Tiden for Afgivelsen af denne Aarsrapport nærmere Redegjørelse herfor. Totalantallet af de der indtagne Sømænd er opgaaet til 7 593, der har indbetalt £ 39 510. 0. 0, hvoraf et betydeligt Beløb blev remitteret til hjemmenværende Slægtninge. For s. k. „Advance“- og „Allotment Notes“ er gratis indkasseret £ 6 534. 0. 0. Til 2 390 Mand er ny Hyre skaffet og 808 skibbrudne Sømænd blev indtaget paa Bekostning af „The Shipwrecked Mariners Benevolent Society“. Ved den i Forbindelse med dette Hjem anordnede Skole i Kogekunst har 62 Personer i Aaret anmeldt sig for at erholde Undervisning eller aflæge Examen, og er Duelighedsbevis udstedt for 10 Kokker og 24 Medhjælpere for saadanne.

Ved Sømandshospitalet i Greenwich var i Aaret blandt 2 616 indtagne Patienter 101 Svensker og 134 Nordmænd. Den hele Udgift for Sygepleien var £ 16 315. 9. 8.

„Society of Friends of Foreigners in Distress“ har i Aaret uddelt, dels i faste Pensioner og dels i tilfældig Understøttelse et samlet Beløb af £ 2 114. 4. 11, de førstnævnte fordelt mellem 270 Personer, blandt hvilke 8 var af svensk Nationalitet.

„Scandinavian Benevolent Society“ har med en Indtægt af £ 547. 10. 10 understøttet nødlidende Landsmænd med £ 336. 5. 8, hvorhos gratis Reise til Hjemlandet er tilstaaet 53 Personer.

Retsspørgsmaal.

Casco-Assurance. Et Seilskib, assureret hos Lloyd's for en Rundreise fra Hamburg i Ballast til Barry og derifra til Rio de Janeiro med Last af Kul, indtil 30 Dage efter Ankomsten, mødte under Reisen fra Hamburg til Barry haardt Veir, hvorved Ballasten forskjov sig, saa at Skibet kantrode og sank. En af Assurandørerne negtede at erlægge den paa ham faldende Andel af Forsikringsbeløbet af den Grund, at Skibet ved Afgangen fra Hamburg ikke befandtes i sødygtig Stand, idet Føreren havde forsømt ved Langskot at søge at hindre Ballastens Forskyvning. Den Domstol, som Sagens Afgjørelse blev forelagt, fandt, at den anførte Forsømmelse var Grund til Forliset og frikendte Assurandøren af den Grund, at et underforstaaet Vilkaar for hver saadan Aftale er, at Skibet før Reisens Tiltrædelse befinder sig i sødygtig Stand.

Heraf følger, at en Reder, naar han vil beskytte sig mod saadant Tab, i Casco-Police, Konnossement og Certeparti bør indtage en Klausul, hvorved han befries fra Ansvar for Skipperens eller andre i Skibets Tjeneste ansatte Personers Forsømmelighed, Feil eller mangelfulde Omdømme, da han ellers staar i Fare for at, i Tilfælde af Skibets Forlis, Spørgsmaal om dets Sødygtighed turde fremsættes som bevirkende, at Erstatningsfordringen blev omtvistet.

Ventilation af Kullaster. Board of Trade har ved et i sidstleden Juli udfærdiget Cirkulære indskjærpet samtlige dets Besigtigelsesmænd i britiske Havne, at holde nøie Opsigt med Ventilationsmidlerne i kullastede Skibe til Forebyggelse af Explosioner ved fra Kullene afgaaende Gas, hvilket i talrige Tilfælde har bevirket Tab af Liv og Gods. Skibe, som ei er forsynet med tilstrækkelige Ventilationsapparater, bliver at anse som søudygtige, og paaligger det Board of Trade's Tjenestemænd at forhindre saadanne Skibe fra at forlade Havn indtil de paakrævede Anstalter er truffet. I saa Henseende kræves, at for hvert Lasterum anbringes 2 Ventilatorer, forsynet med Luftvexlingshuer, med mindst 6 Fods Høide over Dækket og placeret, saavidt muligt, i hver sin Ende af Lasterummet. Paa samme Maade bør Reservekulkulrum — „Bunkers“ — eller ubenyttede „Bunkers“ ventileres; og bør Føreren af kullastet Skib advares mod den Fare, som findes derved at Gas fra Lasterummet baner sig Vei gennem Skot til Kahytter og andre Rum i Skibet. Cirkulæret indeholder derhos udførlige Forskrifter om Dimensioner m m. af de krævede Luftvexlingsapparater, de Steder i Skibet hvor de bør anbringes samt hvad derved bør iagttages. Cirkulæret erholdes af Interesserede hos „Board of Trade“ og er Kjendskab til dets Indhold af Vægt for de Redere, som vil undvige unødigt Ophold i Kulhavne.

Omkringdrivende, af Besætningen forladte Fartøier. Ved „The Derelict Vessels Bill“ er lovbestemt, at Føreren af Fartøi, som paa Reisen møder eller faar Sigte paa abandonneret Fartøi, er skyldig at ved Ankomsten til første Havn anmelde saadant til der stationeret Lloyd's-Agent, eller, hvis saadan ei findes, indsende Redegjørelse derom til Lloyd's Sekretær i London med nøie Opgave om Tid, Længde- og Breddegrad paa hvilken det forladte Skib blev paatruffet, saa at Foranstaltning kan træffes til dets Fjernelse eller Uskadeliggjørelse. Forsømmelse heraf er belagt med Bøder af £ 5, samt Erstatning af derved forvoldt Udgift.

Dækslast. „Board of Trade“ har sidstleden Oktober udfærdiget et til Redere og Førere af britiske og fremmede Skibe rettet Cirkulære med nøiere Bestemmelser om hvad der bør forstaaes ved Benævnelsen „light wood-goods“ i „Merchant Shipping Act“ af Aar 1894 Nævnte Cirkulære har i Oversættelse følgende Indhold:

„I Underafdeling 3 af No. 451 i Merchant Shipping Act af 1894 tilstaaes at Planker, Battens eller andre lette Trævarer kan til en Høide af 3 Fod over Dæk føres som Dækslast paa britiske eller udenlandske Fartøier, som ankommer til Havne inden Storbritanien og Irland i Tiden fra sidste Dag i Oktober til den 16 April.

Efterat Spørgsmaal er opstaaet om Fortolkningen af Udtrykket lette Trævarer har „Board of Trade“ taget Sagen under Overveielse og meddeler herved til Kundskab for Skibsredere eller Førere, at ved nævnte Bestemmelse forstaaes Gods af let Træ, som Planker, Minetømmer, Sviller, Battens, Bord, Plankestumper, Ribber, Ved og s. k. norske Spirer, forudsat at Indholdet af hvert særskilt Stykke deraf ikke overstiger 15 Kubikfod. Bjelker eller Spirer af 8 Tommer i Firkant eller derover, eller 24 Tommer i Omkreds eller derover, ansees, skjøndt af let Træ og ikke overstigende 15 Kubikfod, som grovere Virke — Timber — og maa følgelig i angivne Tilfælde ikke føres som Dækslast.

Omfanget af rundt Træ maales med Snor og af firkantet med Maalklave.

Alle Trævarer af Pitch-Pine, Mahogni, Eg, Teak eller andet tungt Træ, selv af de mindste Dimensioner, er absolut forbudt at føres som Dækslast paa Fartøi, som ankommer til Havn inden Storbritanien og Irland i Tiden mellem den sidste Dag af Oktober og 16 April.“

Landbrugsprodukter.

Importen af Meieriprodukter har opnaaet en ganske væsentlig Tilvæxt i 1896. Sammenregnes Smør, Ost og Margarin, opgaar denne Forøgelse til ikke mindre end 308 767 Cwts., i Værdi anslaaet til £ 1 265 406. Mængde og Værdi af det i de sidste 4 Aar til Storbritanien og Irland importerede Smør, Ost og Margarin angives af nedennævnte Tal:

Aar.	Smør.		Ost.	
	Cwt.	£	Cwt.	£
1896	3 047 947	15 344 083	2 244 535	4 900 428
1895	2 825 662	14 275 230	2 133 819	4 675 130
1894	2 574 835	13 456 699	2 266 145	5 474 940
1893	2 327 474	12 753 593	2 077 462	5 160 918

Aar.	Margarin.		Tilsammen.	
	Cwt.	£	Cwt.	£
1896	925 934	2 498 425	6 208 416	22 742 936
1895	940 168	2 557 170	5 899 649	21 479 530
1894	1 109 325	3 044 810	5 950 305	21 976 449
1893	1 299 970	3 655 344	5 704 906	21 569 855

Som heraf fremgaar, er Importen af Smør under nævnte Periode stadig tiltaget, saavel i Mængde som i Værdi. Betræffende Ost har Forholdet ei været ligesaa regelmæssigt, og Importen af Margarin befinder sig i jevn Nedgang, i 1896 en mindre Værdi end i 1893 af ei mindre end £ 1 156 919, hvortil den billigere Pris paa Smør uden Tvivl har bidraget, men antagelig ogsaa i væsentlig Grad en forøget indenlandsk Tilvirkning.

De Lande fra hvilke den anførte Import af Smør er erholdt, angives nedenfor i Kvantitet og Procent af hele Importen.

Fra	1896.		1895.	
	Cwt.	pCt.	Cwt.	pCt.
Danmark . . .	1 228 784	40.4	1 162 770	41.2
Frankrige . . .	461 601	15.4	454 843	16.1
Sverige . . .	323 829	10.7	310 899	11
Holland . . .	234 469	7.7	191 201	6.0
Australien . .	219 015	7.2	313 398	11.1
De forenede Stater	141 533	4.7	66 932	2.3
Tydskland . .	109 825	3.5	112 338	4.0
Canada . . .	88 357	2.9	38 949	1.4
Andre Lande .	226 514	7.5	174 422	6.1
Tilsammen	3 037 947	100.0	2 825 662	100.0

Fra	1894.		1893.	
	Cwt.	pCt.	Cwt.	pCt.
Danmark . . .	1 102 493	42.4	934 787	40.0
Frankrige . . .	424 645	16.5	468 317	20.1
Sverige . . .	266 306	10.3	267 401	11.5
Holland . . .	165 157	6.4	142 811	6.1
Australien . .	290 605	11.3	169 438	7.3
De forenede Stater	29 996	1.2	22 930	1.0
Tydskland . .	137 755	5.4	164 986	7.1
Canada . . .	20 887	0.8	43 160	1.9
Andre Lande .	136 991	5.3	113 644	4.9
Tilsammen	2 574 835	100.0	2 327 474	100.0

Skjøndt Danmark fremdeles forøger Kvantiteten af sin Import, viser dog den Procent, med hvilken det deltager i Totalimporten nogen, om end ikke betydelig Nedgang mod den i de foregaaende to Aar. Importen fra Sverige, hvori Transit over Danmark ikke er indbefattet, udgjør noget over $\frac{1}{10}$ af hele den indførte Kvantitet. Mærkelig er derimod den relative Nedgang i

Frankriges Import, der endnu i 1893 opgik til fuldt Halvdelen af Danmarks. Ligesaa befinder Importen fra Tydskland sig i stadig Aftagende. Den betydelige Nedgang i 1896 af Importen fra Australien turde udelukkende have beroet paa den i nævnte Aar raadende usædvanlig stærke Tørke, hvilket ogsaa bestyrkes deraf, at Importen i indeværende Sæson, — 1896—97 — betydelig overstiger den under samme Tid af 1895—96, selv om den endnu ikke har opnaaet det høie Tal for 1894—95, i hvilken dog indgik store Kvantiteter af foregaaende Aars Tilvirkning, som, i Afventende af høiere Pris, var opbevaret i Kjølerum, — et Forsøg, som med Støtte af da vundet Erfaring, ikke turde blive fornyet. Dette Forhold fremgaar tydeligt af følgende Opgaver.

Import fra	Sæson.	Sæson.	Sæson.	Sæson.
	1896—97.	1895—96.	1894—95.	1893—94.
Australien — Kolli —	342 078	303 194	484 903	339 963
New Zealand „	118 162	85 144	92 793	99 599
Tilsammen	460 240	388 338	573 696	439 562

Holland, De forenede Stater og Canada har ligeledes i de sidste Aar betydeligt forøget sin Import, ligesom ogsaa Finland, for hvilket Land speciel Opgave savnes, men som nok med den største Andel bidrager til Importen fra andre Lande, ligesom ogsaa dets Transit-Export via Danmark turde ikke ubetydeligt bidrage til det høie Tal, som for nævnte Land angivet.

Al Grund findes til at tro, at de australiske Kolonier og Canada vil blive vore værste Konkurrenter paa det britiske Smørmarked, især efterat kraftige Foranstaltninger er begyndt at træffes til de derværende Kvægstammers Uddannelse til rigeligere melkeproducerende, i Stedet for til Slagtekvæg, hvortil hidtil især er taget Hensyn, samt til Indførelse af rationel Vinterfodring, hvorved man tænker at opnaa en Aaret om nogenlunde jevn Smøreexport. Særligt gunstige Resultater opgives at være naaet ved til saadan Opfodring at benytte „Ensilage“ af Majs, Hestebønner og Solsikker. Fragten fra Melbourne til London for Smør eller frosset Kjød er nu nedgaaet til $\frac{3}{4}$ d pr. $\mathcal{B}$, (= ca. $5\frac{1}{2}$ Øre pr. $\mathcal{B}$), og ved omsorgsfuld Beredning og vel anordnede Kjølerum foregaar nu den lange Transport uden ufordelagtig Indvirkning paa Smøret. Inden Australien findes allerede 450 Smørfabriker, sysselsættende 2 300 Arbeidere og inden Canada over 300 saadanne Fabriker med 1 500 Arbeidere, og antages det, at inden faa Aar Tilvirkning af Smør i private Jordeieres Meierier vil blive ligesaa sjelden som Tilvirkning af Øl ved Hjemmebrygning.

Importen af fersk Melk og Fløde, som for to Aar siden syntes at antage betydelige Dimensioner, er atter nedgaaet til en Ubetydelighed, antydende at dette Foretagende ikke er fundet lønnende. Nævnte Import opgik nemlig i 1894 til 161 633 Gallons, men faldt i 1895 til 126 995, samt i 1896 til 22 776 Gallons, der hovedsagelig ankom fra Sverige, og da Middelprisen derpaa i den sidste Halvdel af nævnte Aar opgaves til 6 sh 4 d pr. Gallon, kan deraf sluttet, at Varen har bestaaet af tyk Fløde, antagelig bestemt til Smørberedning.

Kondenseret eller anderledes serveret Melk finder derimod stedse forøget Forbrug som det fremgaar af foranstaaende Opgave. Af Importen i 1896, — Cwts. 611 685, var 46 667 Cwts. af norsk Tilkirkning, og med de rige Fjeldbeiter Norge eier synes det at nævnte Industri burde inden nævnte Land kunne erholde yderligere Udstrækning. Tilvirkning af kondenseret Melk har vistnok i de sidste Aar vundet betydelig Fremgang i Irland, hvorfra den sælges til meget lav Pris, men da dertil især anvendes separeret Melk, opstaar deraf ikke nogen egentlig Konkurrence med den rigt fedtholdige norske Vare, der her især har at konkurrere med saadan fra Schweiz.

Importen af levende Kvæg eller fersk Kjød opgik i de sidste to Aar til nedennævnte Værdier, nemlig:

Slags.	1896. £	1895. £	1894. £
Nøtkreaturer	9 305 055	7 183 040	8 285 044
Faar	1 133 634	1 782 544	804 823
Tilsammen	10 438 689	8 965 584	9 089 867
Oxekjød	5 028 828	4 275 548	4 213 688
Faarekjød	4 718 576	4 595 678	4 341 227
Tilsammen	9 747 404	8 871 226	8 554 915

Heraf fremgaar, at Værdien af de importerede levende Slagtedyr tiltog i 1896 med £ 1 203 105 mod i 1895, medens den modsvarende Tilvæxt i Værdien af importeret ferskt Kjød opgik til £ 876 178. Til førstnævnte Import bidrog følgende Lande, som nedenfor angivet.

Fra De forenede Stater indførtes	393 019 St.	Nøtkreaturer,	Værdi £ 6 735 519
- Canada	— 101 591	- —	— - 1 607 899
- Argentina	— 65 599	- —	— - 923 638
- Kanaløerne	— 1 719	- —	— - 32 106
- andre Lande	— 425	- —	— - 5 893
Tilsammen	562 353	- —	— - 9 305 055

Af levende Faar indførtes:

Fra Argentina	339 381 St.,	Værdi £ 501 712
- De forenede Stater	266 760 -	— - 405 803
- Canada	83 767 -	— - 125 956
- Norge	11 874 -	— - 16 550
- andre Lande	67 810 -	— - 83 613
Tilsammen	769 592 -	— - 1 133 634

Ferskt Kjød indførtes:

Fra De forenede Stater med Cwts. 2 074 644, Værdi £ 4 416 247

- Australien	—	546 000,	} — - 812 581
- Argentina	—	25 556,	
- Kanada	—	5 000,	
- Europas Kontinent	—	8 560,	

Tilsammen 2 659 700, Værdi £ 5 028 828

Af ferskt Faarekjød indførtes:

fra Australien . . .	Cwts. 1 853 129,	Værdi £ 3 105 313
- Argentina . . .	801 733,	- - 1 071 891
- Holland . . .	229 283,	- - 115 864
- Tydskland . . .	3 610,	- - 9 050
- andre Lande . .	7 403,	- - 16 458

Tils. Cwts. 2 895 158, Værdi £ 4 718 576*)

I ovennævnte Import fra Kontinentet indgaar over Esbjerg hid ankommet Kjød fra Danmark, som opgives i 1896 at have udgjort 3 016 Kollis mod 5 721 i 1895 og 10 228 i 1894, altsaa udvisende en stadig Minskning. I denne Import skal ogsaa noget svensk Kjød have indgaaet.

Til Modtagelse og Forvaring af i frosset eller afkjølet Tilstand importeret Kjød forefindes nu i London 16 Magasiner, indtagende 1 089 000 Faarekropper af 56 Ø's Vægt hver, 1 Liverpool 5 Magasiner for 325 000 Faarnkropper, i Manchester 1 for 120 000, i Glasgow 1 for 60 000, i Newcastle 1 for 20 000 samt i Bristol 1 for 24 000 Faarekropper; samtlige disse Forvaringsrum er forsynet med kold Luft prrducerende Apparater af nyeste Konstruktion.

*) Efterat omstaaende er nedskrevet er af sagkyndig Person mig velvillig meddelt, at Tilførselen af Kjød af Hornkvæg og Faar fra Danmark til Londons Marked var i

1894 . . .	5 000	Sider Oxekjød og 8 000 Faarekropper.
1895 . . .	2 800	— " 8 500 —
1896 . . .	800	— " 12 000 —

De Priser, som for dette Kjød er opnaaet, sees af nedenstaaende Notering pr. Stone à 8 Ø for hver Maaned.

	1894.			1895.			1896.		
	Oxer.	Kjør.	Faar.	Oxer.	Kjør.	Faar.	Oxer.	Kjør.	Faar.
Januar . . .	3/3	3/2	3/11	3/1	2/11	4/2	3/1	2/10	3/8
Februar . . .	3/2	2/10	3/8	3/4	3/2	4/	2/11	2/9	3/8
Marts . . .	3/	2/8	3/10	3/4	3/	3/10	2/11	2/10	3/8
April . . .	3/2	2/10	4/2	3/6	3/2	3/10	2/10	2/7	3/8
Mai . . .	3/1	2/9	4/4	3/2	2/11	3/8	2/10	2/7	3/7
Juni . . .	2/10	2/8	4/	—	—	—	—	—	—
Juli . . .	3/	2/10	4/	—	—	—	—	—	—
August . . .	3/2	3/	4/	—	—	—	—	—	—
September . .	3/2	2/10	3/10	3/2	3/	4/	3/3	3/1	4/
Oktober . . .	3/	2/9	3/9	3/2	3/	4/	3/1	2/11	3/5
November . .	3/3	3/	4/	2/11	2/8	3/8	2/11	2/8	3/5
December . .	3/1	2/11	4/	3/2	2/10	3/9	3/2	2/11	3/3

Vægten af de i 1896 slagtede Faar af indenlandsk Avl beregnes at have udgjort 329 000 Tons Kjød, den af importerede Faar, levende eller slagtede, 162 000 Tons eller omkring Halvdelen af de førstnævnte. Det samlede Beløb heraf, 491 000 Tons, overstiger den modsvarende Tilgang i 1895 med 16 000 Tons, men da Folkemængden i Aaret er forøget med næsten 400 000 Personer, fremgaar heraf, at Tilgangen af nævnte Fødemiddel har været pr. Person noget mindre i de senere Aar. Af Oxekjød var den beregnelige Totaltilgang — efter indenlandsk Avl samt indførte levende Dyr eller slagtet Kjød — omkring 87 000 Tons. modsvarende 5 Ø pr. Person større end i 1895. Sammenregnes det aarlige Forbrug af Kjød efter Hornkvæg og Faar, erholdes et Middeltal pr. Person af 87 Ø Kjød, hvoraf 27 Ø importeres, men heraf kun 9 Ø pr. Individ i frosset Tilstand*).

Med Hensyn til den Pris, som paa herværende Marked betinges for transatlantisk Kjød, indvirker Fordom mod dette fremdeles trykkende derpaa og gjælder dette navnlig det frosne Faarekjød, der i sidste Aar undertiden blev solgt til Halvdelen af den for indenlandsk Vare gjældende Pris. Kjød af hidført levende Slagtekvæg gaar og gjælder derimod antagelig i de fleste Tilfælde som britisk, og er dette især Tilfældet med Kjød af nordamerikanske Dyr, hvis Transport over Oceanet nu er ordnet paa en Maade, som lader lidet tilbage at ønske, hvorved ogsaa Tabene i Forbindelse dermed i de sidste Aar er nedgaaet til $\frac{1}{2}$ % og Dyrene sædvanlig hidkommer i fortræffelig Kondition, undertiden endog med forøget Huld under Reisen. Mindre gunstige er derimod Resultaterne af Transporten fra Argentina, som sker i mindre lastede og ikke saa vel anordnede Fartøier under mere vexlende klimatiske Forhold, og opgik Tabet derved i sidste Aar til 3.23 %. En Følge af de nu anførte Forhold bliver det imidlertid, at uagtet Fragten pr. Ø Kjød bliver meget højere ved Transport af levende Kvæg end for nedslagtet, gives dog Fortrinet til foranførte Transportmaade som givende bedre Slutningsresultat.

For at beholde denne Afsætning øves baade i Australien og i endnu højere Grad i Nordamerika den strengeste Kontrol med Valget af de til Kjødexport nedslagtede eller i levende Tilstand udskibede Dyr. Saaledes opgives i den sidst offentliggjorte Aarsrapport for de forenede Staters Agerbrugsdepartement, at den strængeste videnskabelige og praktiske Granskning finder Sted med alle til Export bestemte Dyr samt ogsaa ved Forflytning mellem de forskellige Stater. Denne Besigtelse paasees af „The Bureau of Animal Industry“ og udøves baade før og efter Nedslagtningen ved 758 af bemeldte Bureau ansatte Personer; man haaber snart at kunne give denne Besigtelse saadan Udstrækning, at ei et eneste Skaalpund usundt Kjød skal kunne finde Vei fra de forenede Stater til fremmede Markeder. Antallet af de i 1896 ved de offentlige Slagtehusene besigtigede Dyr opgik til 18 783 000 Stykker. Derved kondemneredes før Nedslagtningen inden Slagtehusene 76 538 Dyr og inden Kvæggaardene — „Stockyards“ — 12 861 eller ialt 89 399 Dyr. Efter Nedslagtningen kondemneredes yderligere 39 134 Kropper i Slagtehusene og 21 184 i „Stockyards“. Hvert Stykke

*) Efter en nylig offentliggjort Beregning, opgaar Forbruget af Kjød inden Storbritannien til 109 Ø pr. Individ af Befolkningen.

exporteret Kjød forsynes med Besigtningens Mærke. Udgiften for disse Foranstaltninger opgik til § 341 456, modsvarende 0.95 Cents for hver Besigtning før Nedslagtningen samt for mikroskopisk saadan 6.18 Cents. Ligeledes underkastedes 819 til Export af levende Kvæg benyttede Skibe før Udklareringen nøie Besigtning, hvorved af 365 345 indlastede Slagtekvæg 1303 blev forbudt at medfølge samt af 422 603 Faar 893 Stkr. ligeledes stoppedes. Udgiften for denne Besigtelse opgik til 6.8 Cents pr. Dyr. Antallet af de ved Ankomsten til britisk Havn inspekterede Slagtekvæg var 348 833 og var under Transporten 1 107 gaaet tabt, modsvarende 0.32 %.

Hvorvidt de forenede Rigers Landmænd kunde finde det fordelagtigt at søge Afsætning paa herværende Marked for Slagtekvæg, er et Spørgsmaal, som jeg ikke tiltror mig at kunne ubetinget besvare bekræftende. Som bekjendt kan for nærværende saadan Afsætning ei ske anderledes end i Form af slagtet Kjød, og der er ingen Grund til at tro, at Tilladelse til Indførsel af levende Kvæg i den nærmeste Fremtid er at vente. De Vilkaar, hvoraf Opnaaelsen af lønnende Priser for svensk eller norsk Kjød paa dette Marked afhænger, er:

at det er af saadan Beskaffenhed, at det af den med Oprindelsesstedet ukjendte Konsument kan tages for godt som britisk Vare, om end ikke af prima Beskaffenhed;

at Dyrenes Nedslagtning foregaar under nøie Kontrol af dertil forordnet Myndighed, i offentlige med Afkjølingsrum forsynede Slagtehus, samt

at Transporten derfra til Afsætningsstedet i England ordnes saa, at dertil medgaar mindst mulig Tid med Tilgang paa Kjølrum i Aarets varmere Del, og dette ogsaa under Opbevaringen paa nævnte Sted, saa at Resiko for Udskjæmning ei opstaar, hvis tilfældige ugunstige Konjunkturer skulde gjøre Opsættelse med Varens Udbydning paa Markedet ønskelig.

De nævnte Vilkaar turde kunne tilfredsstilles ved privat eller kommunalt Initiativ, alene med Undtagelse for den officielle Kontrol, samt Anordning af hensigtsmæssig Søtransport, hvortil Subvention af Statsmidler neppe ialfald i Begyndelsen turde kunne undværes, dette sidste især for, hvad der angaar Exporten fra Sveriges sydligste Provindser, inden hvilke Produktionen af Meieriprodukter har naaet den største Udvikling. At lede Transporten af disse Produkter derfra over Gøteborg turde være en Nødforanstaltning, især efterat Aabningen af den nordtyske Kanal saa betydeligt har forkortet Afstanden til Verdens største Forbrugssted, London, og en af en Sagkyndig fremsat Plan om ved Kombination af russiske og svenske Interesser at søge at ordne en regelmæssig, hurtig og paa enhver Aarstid tilgængelig Transportvei fra disse Landes dertil mest passende Havne for saadanne Varer, for hvis Afsætning paa det engelske Marked dette er en Livsbetingelse, synes mig at fortjene særlig Opmærksomhed og den Understøttelse af Statsmagterne, uden hvilken den i Begyndelsen ikke vilde kunne oprettholdes.

Fiskeprodukter.

I en til Parlamentet indgiven Rapport meddeles, at Totalkvantiteten af den i England og Wales i 1896 ilandbragte Fisk — den fra Udlandet importerede uberegnet — var Cwts. 7 550 418 af Værdi £ 5 166 725. Derhos s. k. „Shellfish“ — Hummer, Østers, Krabber m. fl. — af Værdi £ 342 377. Disse Værdier viser nogen Forøgelse mod de i 1895. Fiskeriet i Skotland indbragte Cwts. 6 138 150, Værdi £ 1 569 138, samt „Shellfish“ for £ 77 893 og i Irland Cwts. 843 062, Værdi 865 950, og af „Shellfish“ £ 13 116. I begge de nævnte Landsdele viste Aarets Fiskefangst en Forøgelse i Kvantitet mod i 1895, men derimod en Mindskning i Værdi. For hele Riget var altsaa Fangsten 14 531 630 Cwts. af Værdi ved Landingen £ 7 436 000 — Fangsten af „Shellfish“ deri indbefattet. Til Sammenligning hermed angives, at Havfisket i Frankrige beregnes at have en Værdi af £ 4 700 000*), i Canada £ 4 300 000*) samt i Norge £ 1 234 000*).

Totalimporten af fersk og tilberedt Fisk i 1896 var Cwts. 2 458 643, Værdi £ 2 978 471. Deraf exporteredes Cwts. 346 154, Værdi £ 576 636.

Exporten af Sild var Cwts. 1 375 056, Værdi 1 328 656 samt af anden Fisk 680 491.

Den hele Værdi af den i de forenede Kongeriger konsumerede Fisk var i 1896 £ 8 063 000 mod £ 6 365 000 i 1889.

De Havne i England, hvor de største Kvantiteter Fisk indførtes, var:

Grimsby 86 000 Tons, Hull 53 000, London 52 000, Lowestoft 31 000 og Yarmouth 31 000 Tons, og henvises iøvrigt til, hvad der herom findes anført i de af de forenede Rigers Vicekonsuler i Hull og Grimsby afgivne nedenfor meddelte Rapporter.

Af Skibsmæglerfirmaet J. Grønsund & Co. er mig herom velvillig meddelt Følgende:

Fiskere paastaar, at Tilgangen paa Fisk udenfor Englands Kyster er langt fra saa rigelig som før, hvortil de angiver som Grund, at Fisket drives med større Ihærdighed og forbedrede Fangstmidler. Det er ogsaa kun ved at udstrække Fisket til fjernere Fangststeder, at det er lykkedes at tilfredsstille et tiltagende Forbrug af dette saa vigtige Fødemiddel. Det atlantiske Ocean udenfor Irland, Biscayabugten og Nordsøen lige op til Island bearbejdes saaledes af de ihærdige engelske Damp-trawl-Baade, som derved ei sjelden turde vove sig for langt ind paa andre Staters Fiskevande.

Af første Klasses Fliskefartøier, d. v. s. paa 15 Tons og derover, var ved Slutningen af 1895 indregistreret 3 766 som hjemmehørende i England og Wales, og blandt disse var ei mindre end 600 Dampfartøier paa 81 000 Tons Drægtighed til en Værdi af £ 1 766 000. Fiskeredskaberne paa hver saadan Baad beregnedes i Gjennemsnit til en Værdi af £ 130. De ca. 3 000 Seilskibe paa 15 Tons og derover havde en Værdi af £ 1 337 000, maalende 145 000 Tons, samt med Redskaber af Værdi £ 250 000.

*) Disse Opgaver angaar Frankrige og Canada 1894 samt Norge 1895.

Foruden denne uhyre Fiskeflaade af første Klasses Fartøier paa mindst 15 Tons hver, fandtes 4 149 Skibe under 15 Tons, uberegnet aabne Baade.

Tabet af Menneskeliv under Fisket var i de sidste Aar 333 Personer, hvoraf fra engelske Fartøier 246, skotske 65 og irske 22.

Efter seneste af Irlands Fiskeri-Inspektørers afgivne Aarsberetning fandtes i nævnte Land 6 551 Farkoster og Baade, som syslede med Havfiske, med 25 095 derpaa ansatte Personer. Af Fartøierne tilhørte 380 første Klasse, 2 738 anden Klasse samt 3 433 tredie Klasse. Foruden Havfisket fangedes betydelige Kvantiteter Lax, hvoraf til de 9 vigtigste engelske Afsætningssteder førtes for en Værdi af £ 421 540.

Skovprodukter.

I en af herværende Trælastfirma Martin Olsson & Sons offentliggjort Aarsberetning meddeles blandt andet følgende om Importen af Trævarer til Storbritannien og Irland i de sidst forløbne 7 Aar:

Hugget Virke				
	1890.	1891.	1892.	1893.
	Loads.	Loads.	Loads.	Loads.
fra Sverige . . .	340 519	354 633	397 872	379 432
- Norge . . .	334 224	340 205	384 713	250 832
- Rusland . . .	316 952	289 069	329 636	335 085
- Tydskland . .	287 482	278 084	288 614	215 911
- Britisk Nord-				
Amerika . .	180 066	151 828	194 654	136 364
- andre Lande .	819 131	837 758	873 651	808 882
Tilsammen	2 278 374	2 251 577	2 469 140	2 126 506
	1894.	1895.	1896.	
fra Sverige . . .	453 398	396 577	416 201	
- Norge . . .	274 756	255 496	266 929	
- Rusland . . .	390 438	393 467	429 284	
- Tydskland . .	228 986	225 659	272 935	
- Britisk Nord-Amerika .	118 148	124 936	151 102	
- andre Lande . .	872 336	864 626	896 397	
Tilsammen	2 338 062	2 260 761	2 437 848	

Saget, kløvet, ikke anderledes beredt.

	1890.	1891.	1892.	1893.
	Loads.	Loads.	Loads.	Loads.
Fra Sverige	1 562 895	1 467 251	1 598 008	1 481 846
- Norge	408 392	386 494	445 829	452 772
- Rusland	1 202 222	1 216 025	1 316 258	1 302 049
- Britisk Nord-Ame- rika	1 185 205	890 597	1 211 696	1 119 409
- andre Lande . .	419 600	416 189	519 007	406 675
Tilsammen	4 778 314	4 378 556	5 090 798	4 762 751

	1894.	1895.	1886.
	Loads.	Loads.	Loads.
Fra Sverige	1 618 994	1 549 472	1 843 797
- Norge	460 679	433 486	501 220
- Rusland	1 557 685	1 492 818	1 694 084
- Britisk Nord- Amerika	1 263 668	1 167 947	1 456 479
- andre Lande . .	545 461	418 262	536 358
Tilsammen	5 446 487	5 061 986	6 031 938

S t a v.

	1890.	1891.	1892.	1893.
	Loads.	Loads.	Loads.	Loads.
Fra alle Lande	155 995	130 101	136 063	131 708

	1894.	1895.	1896.
	Loads.	Loads.	Loads.
Fra alle Lande	132 145	144 751	138 399

	1892.	1893.	1894.	1895.	1896.
	Loads.	Loads.	Loads.	Loads.	Loads.
hvoraf fra Sverige . .	17 067	23 319	13 425	12 795	15 422
— - Norge . .	25 238	24 718	25 164	27 756	25 513

Ved en Granskning af disse Tal fremgaar, at den reducerede Import i 1895 blev fulgt af en meget betydelig Forøgelse i 1896, og er sidst-
anførte Import den største af Virke af alle Slags, som nogensinde er skeet
til dette Land.

Fra alle deri interesserede Parter medgives, at Trælastaffærerne i Aaret
gav meget tilfredsstillende Resultater saavel for Aflastere som Importører.

Efter den Varsomhed og Mangel paa Tillid, som udmærkede Trælastaffærerne i 1895, i Modsætning til det gjenopvaagnende Liv, som gav sig tilkjennde inden talrige andre Grene af Handelen, sændt Trævareimportørerne sig mod Udgangen af 1895, da Efterspørgselen begyndte at vise Tegn til forøget Liv, i Besiddelse af temmelig begrændsede Lagere, hvoraf atter Følgen blev, at allerede før Aarets Udgang omfattende Kjøb sluttedes til betydelig stigende Priser over de i næst foregaaende Høst gjældende. Da den uafbrudt milde Vinter ikke lagde ringeste Hinder i Veien for Bygningsvirksomhedens uafbrudte Fremgang, tiltog Forbruget af Trævarer i Aarets første Kvartal i høist betydelig Grad, sammenholdt med den i 1895. Heraf fremkaldt Efterspørgsel i en Aarstid, da Stilstand i disse Forretninger ellers høre til Regelen, bidrog baade til at hæve Detailpriserne, især i London, og havde ogsaa tilfølgende, at ved Tiden før den nye Tilførsel Forraadene inden Varelagrene inden alle Dele af Landet var nedgaaet til et meget lavt Niveau. Da deraf tydelig fremgik, at en betydelig forøget Import krævedes, ikke blot for at tilfredsstille et stigende Forbrug, men ogsaa for at bringe Forraadene til et normalt Standpunkt, retfærdiggjordes deraf tilfulde tidlige Opkjøb i stort Omfang, ligesom en Følelse af Forhaabning vandt almindelig Indgang, og Importørerne kappedes livligt med Kontinentets Kjøbere om at erhverve, hvad der endnu fandtes disponibelt af Sommer- og Høstskibningerne.

Med Hensyn til Udsigterne for den nye Sæson er Vilkaarene for at afgjøre en nogenlunde paalidelig Beregning deraf væsentlig forenklet ved, at en ikke ringe Del af Fremtiden kan siges allerede at tilhøre det forløbne, forsaavidt som et saa usædvanlig stort Salg allerede er sluttet for den nærmest liggende Afskibningstid. Fra samtlige ledende Konsumtionsmarkeder tidligt indgaaende Efterspørgsler antyder en usædvanlig stærk Stilling samt giver i alle Fald en meget paalidelig Grund til at antage et foreliggende Behov som Importørerne ivrigt søger paa Forhaand at diskontere.

Nogen større Opmærksomhed er ikke i Aaret fremkaldt betræffende Spørgsmaal af almindeligere Interesse inden denne Forretningsgren. Den Tilbøielighed til Indledning af direkte Forretningsforbindelser med Landsfirmaer eller Detailhandlere, som gjorde sig gjældende i den Tid, da Priserne var faldende, og mod hvilken talrige Klagemaal da fremsattes, er afgjort aftaget under de gunstige Konjunkturer, som derefter indtraadte. Forretningsrørelsen i Aaret har været mærkelig fri for usikre Fordringer, hvilket i Forening med usædvanligt gode Resultater af en stor Omsætning gjør den nuværende Forretningsstilling yderst sund og vel rustet til at modstaa de Vexlinger, som Fremtiden maa bære i sit Skjød. Med den saa længe raadende lave Rentefod har Alternativet $2\frac{1}{2}$ % Rabat ved kontant Betaling i Stedet for 4 Maaneders Kredit, naturligvis bevirket Misnøie blandt Aflastere og hos Banker, og det er et omtvistet Spørgsmaal, hvorvidt ikke, efterat Forandringen i Kreditten fra 6 til 4 Maaneder har vundet fast Fod, Tiden er inde til en Nedsættelse i Rabatten ved kontant Betaling til $1\frac{1}{2}$ à 2 %, da det fuldt har vist sig, at Betalingsvilkaarene ikke formaar at udøve den ringeste Hindring for en legitim Udstrækning af Forretningsvirksomheden.

Jern og Staal.

Paa Foranledning af en Anførsel af Hertugen af Devonshire ved „The Berrow Hematite Steel Company“s Aarsmøde gengives i „The Times“ en Artikel om „den britiske Jern- og Staalindustri, dens Farer og Udsigter“, hvorfra jeg har hentet følgende Opgaver, der synes at have særlig Interesse med Hensyn til vore Forholde.

Der er to Veie, yttres deri Forfatteren, til fra et rent forretningsmæssigt Synspunkt at anstille en Sammenligning mellem forskellige Perioder. Den ene er at antage Volumet som Gradmaaler, den anden dertil at anvende Prisen. Bedømt paa førstangførte Maade fremgaar det af de statistiske Redegjørelser, som nylig er udarbejdet og offentliggjort ved „The British Iron Association“, at Forbedringen i Om sætningen i 1896 af Takjern og Staal var den mærkeligste, som hidtil er erfaret.

Totalproduktionen af Takjern i Storbritannien i de seneste Aar var nemlig 8 563 209 Tons eller 667 534 Tons mere end i 1895. Dette er den største Tilvirkning, som hidtil er forekommet i dette Land; men den overtræffes dog i adskillige Aar af den i de forenede Stater, især før Aarene 1890 og 1895, i hvilke Produktionen oversteg 9 Millioner Tons. Høiest var i 1896 Tilvirkningen af britisk Takjern inden Cleveland-Distriktet, overstigende med 253 561 Tons den i 1895. I mere eller mindre betydelig Grad tiltog dog Produktionen i samtlige de hovedsageligste Jerndistrikter; med Undtagelse for South Staffordshire og Northamptonshire, hvorfor Forbedringen i Forretningstillingen har været temmelig almindelig inden dette Lands samtlige Jernmalmdistrikter.

Vel bekjendt er det dog, at den herværende Jernproduktion vilde have været endnu større, hvis ikke to Aarsager havde modvirket dette, nemlig først Mangel paa Jernmalm, som gjorde sig følelig antagelig for første Gang i herværende Jernhaandterings Annaler, og dernæst den demoraliserende Indvirkning paa Pris og Produktion, som bevirkedes ved Import til det britiske Marked af Takjern tilvirket i de forenede Stater.

Med Hensyn til førstnævnte Forhold søgte man med al Anstrængelse at tilgodegjøre samtlige hidtil tilgængelige Malmfund, og som Følge deraf forøgedes Importen af Hematitmalm fra Spanien og andre Lande i Aaret med ca. 1 Million Tons. Da denne forøgede Tiltørsel af udenlandsk Malm modsvarede en Forøgelse i Produktionen ved de britiske Masovne af $\frac{1}{2}$ Million Tons Takjern, kan Forøgelsen i den indenlandske Malmbrydning ikke have oversteget 400 000 à 500 000 Tons, eller med andre Ord, den forøgede Produktion i 1896 af britisk Jern beroede ikke paa modsvarende Forøgelse i Tilgang paa indenlandsk Malm, men var hovedsagelig baseret paa forøget Import af udenlandsk Raavare, hvilket i Almindelighed ansees som en temmelig usikker Tilgang, naar Hensyn tages til befrygtet Udtømmelse af nordspanske Malme, i Forening med imødeset højere Pris paa saadanne fra andre udenlandske Fund, hvilke hovedsagelig turde være at finde i Sydspanien samt ved Gellivara og Grängesberg i Sverige. Med fuld Grund kan det siges, at enhver Jerntilvirker i Storbritannien, som sysselsætter sig med Produktion af Hematit-Jern, hvilket udgjør næsten Halvdelen af dette Lands Tilvirkningsbeløb, nærer Uro betræffende Spørgsmaalet om blivende Malmtilgange samt er i mer eller mindre Grad tilbøjelig

til at antage, at man i Høiden om nogle faa Aar vil blive Vidne til en Forsvinden af billige udenlandske Malme og en ved høiere Jernbane- og Søfragter bevirket Stigning i Prisen paa andre Tilgange af denne Vare, og at derved Bibeholdelsen af den forholdsvis billige Jerntilvirkning, som dette Land hidtil har nydt, vil blive alvorlig truet. Fremtidig Erfaring vil dog maaske ikke komme til at retfærdiggjøre denne Antagelse. Om der end sandsynligvis ikke findes et andet Bilbao tilgængeligt for den britiske Jernindustri, har det dog i de sidste to til tre Aar vist sig, at Spanien er i Besiddelse af andre meget betydelige Tilgange af Malm af udmærket Beskaffenhed, hvilke allerede i talrige Tilfælde er erhvervet af britiske Firmaer.

Den anden Omstændighed, som i 1896 har indvirket paa herværende Jern- og Staalindustrier, var den amerikanske Konkurrence paa baade inden- og udenlandske Markeder. Angaaende denne ytrede Hertugen af Devonshire i ovennævnte Anførsel, at i den amerikanske Konkurrence syntes Priernes Nedtrykning at være rent forbausende, hvorhos han udtalte den Forhaabning, at de amerikanske Konkurrenter maatte nøie sig med at indskrænke en god Del af denne Konkurrence til deres eget Land. Den amerikanske Jernindustri viser dog ingenlunde den ringeste Tilbøielighed til saaledes at begrænde sin Afsætning, men forbereder sig tvertimod til en langt mere fremgangsrig Konkurrence end den hidtil opnaaede. Fremst blandt de hertil anvendte Midler turde være den uhyre Skala, hvori amerikanske Jernværker for Tiden anlægges og drives. Som Bevis herpaa kan anføres, at ved enhver af de „Carnegie-Company“ tilhørende nye Masovne ved Duquesne, nær Pittsburg, aarlig tilvirkes 200 000 Tons Takjern, medens Middeltilvirkningen ved britiske Masovne i 1896 var kun 23 682 Tons. Følgelig producerer en ny Carnegie-Masovn over 8 Gange saa meget som Middeltilvirkningen ved en britisk, hvorefter atter den Slutning kan drages, at om britiske Masovne var anordnede for en ligesaa stor Tilvirkning som de ved Duquesne, vilde 40 saadanne kunne udføre det Arbejde, for hvilket 362 anvendtes i 1896. Temmelig lignende Forholde viser sig inden andre Grene af Jernindustrien. Efter en vel underrettet Forfatter af en Artikel i „Iron & Coal Trades Review“ produceres den nyeste Type af Garrets Jerntraad-Valseværk ca. 100 000 Tons „wirerods“ pr. Aar; og de med de sidste Forbedringer forsynede rails-Valseværker formaar at levere, fuldt færdige, 50 000 Tons rails pr. Maaned, eller næsten tre Gange mere end noget britisk rails-Valseværk formaar at producere i et Aar. Disse Tal synes rent utrolige, men grunder sig dog paa virkelige Forhold. Det mest forunderlige ved denne amerikanske Konkurrence er dog, at den ved nævnte Tilvirkning benyttede Malm transporteres 600 til 800 eng. Mil, inden den naar Masovnen, samt den færdige Vare 500 Mil fra det indre af Landet til Udskebningsstedet, New York, hvorpaa den videre fragtes søværts i en Afstand af 3 200 Mil, inden den optræder konkurrerende med Staal af britisk Tilvirkning, som har sin Oprindelse i Losningshavnen nærmeste Omegn. Det turde være overflødigt at fremholde, at det hovedsageligste Vilkaar, som for den amerikanske Jernindustri muliggjør denne Konkurrence, er billig Transport til Lands og Vands. Medens nemlig den britiske Jernindustri er besværet af Jernbanefragter, opgaaende for Bjergværksprodukter til 1 à 1½ d pr. eng. Mil, underholdes den amerikanske Jerntrafik over store Strækninger for 1 sh. 7 d. pr. Ton-Mil, og det ventes, at denne Fragtsats der vil blive den almindelige ved Transporter i større Skala.

Om herværende Marked for svensk Jern og Staal meddeles af Vicekonsulen i Sheffield følgende:

Den Forbedring i hidhørende Omsætning, som tog sin Begyndelse i de sidste Maaneder af 1895, er fortsat og har naaet endnu videre Udvikling i 1896.

Hvad der især har karakteriseret dette sidste, har været den uhyre Forøgelse i Benyttelsen af Velocipeder og deraf foranlediget Efterspørgsel efter dertil nødvendigt Materiel, som er steget over alle Beregninger. For at tilfredsstille denne Efterspørgsel, dannedes talrige Bolag med begrænset Ansvar for Tilvirkning af Rør og andre Dele af Velocipeder samt af færdige Maskiner, hvilke Bolag kontraherede store Kvantiteter af svensk Siemens-Martin- og Bessemer-Staal. Deraf bevirkedes en betydelig Prisstigning, som atter indvirkede paa svensk Takjern og dernæst paa deraf beredte Produkter.

Markedet for Digelstøbestaal har ligesaa været meget livligt i Sheffield med forøget Efterspørgsel især for Raastænger og „Bar-Ends“ til stigende Priser. I adskillige Aar har Tilbøielighed vist sig til at udbytte svensk Bessemer- og Siemens-Martinmaal mod billigere Slags af Støbestaal, og i Anledning af den abnorme Stigning i Prisen paa svensk Materiel i de sidste Aar, har Tilvirkere af Støbestaal derunder kunnet afsætte sin Tilvirkning i større Omfang. Ved talrige Anledninger har ogsaa engelsk Siemens-Martin- og Bessemer fundet Anvendelse og da disse er befundet at svare til Hensigten, vil antagelig Udbyttet blive permanent.

Adskillige Rørtilvirkere, der har overvurderet sin Forbrugsevne, har søgt at forhale Leveringen af fra Sverige kontraheret Materiel, men saa snart det lykkes dem at faa sine Værksteder i komplet Stand, vil uden Tvivl den bestilte Kvantitet snart blive forarbejdet og en yderligere betydelig Efterspørgsel kunne paaregnes. Det er vanskeligt at forudsige, hvor længe den nuværende opskruede Efterspørgsel vil vedvare, men sandsynligt er det, at Markedet vil blive overfyldt ved den uhyre forøgede Tilvirkningsevne, hvorved et saa betydeligt Prisfald er fremkaldt, at adskillige med for stor Kapital arbejdende Bolag vil gaa under. Først naar dette er indtruffet, vil Markedet gjenvinde Stadighed og Sundhed.

Prisen paa svenske Tilvirkninger er ved Leverance i Sheffield noteret som følger:

Takjern, godt ordinært	£ 4. 15. 0 til £ 6. 10. 0 pr. Ton.
— Dannemora	- 6. 0. 0 - - 7. 0. 0 - —

De store siden 1895 igjenliggende Lagere har bevirket en mindsket Import i Aaret.

Iron Blooms, enkeltvalset	£ 6. 0. 0 til £ 9. 0. 0 pr. Ton.
— dobbeltvalset	- 8. 10. 0 - - 11. 10. 0 - —
Trækul „Wire-Rods“ for Karde- tilvirkning med stærk Efterspørgsel	- 8. 7. 6 - - 9. 12. 6 - —
Siemens-Martin-„Wire-Rods“	- 9. 10. 0 - - 11. 10. 0 - —
„Nail Rods, Bunting- og „Tang- Iron“	- 8. 0. 0 - - 9. 15. 0 - —

virkelige Produktionsomkostninger lidet overstiger 5 sh. pr. Ton. Imidlertid næres desuagtet den Mening, at det stigende Forbrug fremdeles vil bewirke Efterspørgsel efter norsk Naturis, og dette sandsynlig mere end nogensinde i indeværende Aar. Sidste Aar var gunstigt for „Trawlfisket“, hvilket atter har sporet til nye Indretninger for dets Tilgodegjørelse, og om end Isfabrikerne uden Tvivl bidrager til at trykke ned Priserne, formaar de dog neppe endnu at fylde hele Behovet af Is. Hertil bidrager, at Efterspørgselen er meget vexlende, saa at, om det end maa findes heldigt at ordne en Middelforbruget modsvarende Tilvirkning, Resultatet af derudover gaaende Anlæg antagelig vilde blive mindrelønnende, da disse vilde blive ubenyttede i en længere Del af Aaret.

Dertil kommer, at man har troet at finde, at artificiel Is i visse Tilfælde ikke kan erstatte naturlig. Foruden at den førstnævnte sædvanlig er for haard, har den Tilbøielighed til at klumpe sig sammen istedetfor at spredes blandt Fisken. Paa Grund heraf forsynes Trawlfiskerne med en paa Forhaand knust Blanding af begge Slags.

Som mig meddelt, er Sendingerne fra Hull til Manchester og Birmingham af norsk Is mindre end før, hvortil Grunden er at søge i de oprettede Isfabriker.

Af en i Isimportforretninger stærkt interesseret Person er meddelt, at Middelpriisen for norsk Vare under de sidste Aar var ca. 9 sh. pr. Ton, og at en ubetydelig lavere Pris turde kunne ventes i den nu forestaaende Sæson.

Fra de forenede Rigers Vicekonsul i Grimsby meddeles om samme Sag:

I 1896 indførtes til denne Havn.	75 355 Tons
mod i 1895	74 711 —

Herværende Isfabrik har været i uafbrudt Virksomhed, givende en Produktion i Aaret af ca. 5 000 Tons. Det herved vundne Resultat synes fremdeles ingenlunde at opmuntre til Udvidelse af denne Industri, da Produktionsprisen derved opgik til 10 sh. 3 d pr. Ton; men desuagtet er for nærværende en anden i stor Skala under Anlæg, hvilket uden Tvivl vil virke hemmende paa den norske Import. Prisen paa den nys anførte Vare var i sidste Aar 1 sh. pr. Ton. f. o. b., taget direkte fra Søen, medens for Sommerleverance fra Ishusene betingedes 2 sh. til 2 sh. 6 d pr. Ton f. o. b. Prisen cif har været mellem 8 sh. 6 d og 9 sh. 3 d. og i Fragt er i Gjennemsnit erlagt 7 sh. pr. Ton.

Efter en af „The National Skating Palace, Ltd.“ i London udfærdiget Indbydelse til Aktietegning, beregnes Udgiften for Tilvirkning af Is af bedste Beskaffenhed til 4 sh. pr. Ton, — Rente og Amortering af Anlægskapital deri indbefattet. Dette Bolag, hvis Virksomhed allerede har været nogen Tid, har to Frysemaskiner, hver med en Produktion af 25 Tons Is pr. Dag, hvoraf ved Detailsalg beregnes en Beholdning af 10 sh. pr. Ton. I Forbindelse med Istilvirkningen er oprettet 32 Kjølerum, hvert til 10 Tons Kjød eller andre Madvarer, og beregnes Aarsleien for et saadant Rum til £ 100.

I hvilken Grad disse Beregninger vil realiseres vil Fremtiden vise.

*Aarsberetninger fra Vicekonsuler.***Belfast.**

Skibsbygning indtager fremdeles den første Plads blandt de her drevne Industrigrene, og har den største Værftseier ogsaa i 1896 med Hensyn til produceret Tonnage naaet det høieste Tal inden alle Landets hidhørende Tilvirkere.

Den fra Belfast udgaaende transatlantiske Dampskibssøfart har tilfulde draget Fordel af den seneste Stigning i Fragtmarkedet, hvilken dog, desværre, synes kun at have været tilfældig. Blandt fremmede Skibe, som har besøgt denne Havn, indtager de norske, som sædvanligt, første Plads, skjønt de nordiske Flag stadig synes at tabe den før havde Andel i Fragtfarten med Korn og Manufakturvarer, hvorved den indskrænkes til Transport af Is og Trævarer; og selv i sidstankørte Fart gjør sig Konkurrence gjældende.

Det direkte Vareudbytte med Norge og Sverige har som sædvanligt indskrænket sig til Trævarer og Is, hvortil dog er kommet nogle Laster af svensk og norsk Granit, hvis udmærkede Beskaffenhed bør lede til forøget Import deraf. Ogsaa norsk Øl har fundet Afsætning, om end hidtil i forholdsvis ubetydeligt Omfang. Indførsel af norsk Sild, som før ikke var ubetydelig, er derimod næsten ganske ophørt; men en Gjenopliven deraf synes dog ikke at være usandsynlig paa Grund af Exportørers fortsatte Anstrængelser i saadant Øiemed.

Blyth.

Denne Havn besøgte i 1896 af 2 117 Fartøier paa tilsammen 1 291 642 Ton, mod 2 059 Fartøier dr. 1 276 662 Tons i 1895. Af de 1 068 ikke britiske Skibe, som i det først anførte Aar deltog i denne Søfart, var det overveiende Antal tilhørende de forenede Riger. Saavel den svenske som den norske Skibsfart viser Aaret en betydelig Tilvæxt, hvilken dog udelukkende falder paa Dampskibe, medens Seilskibenes Antal er aftaget. I 1896 har saaledes 204 svenske Fartøier dr. 104 291 Tons og 514 norske dr. 205 430 Tons. mod 174 svenske dr. 84 711 Tons og 473 norske dr. 186 021 Tons i 1895, her lastet eller losset, hvorhos 6 svenske og 16 norske Skibe har besøgt Havnen i andre Øiemed. De opgivne Bruttofragter for afgaaede Skibe er under Aaret opgaaet til £ 34 056 for svenske og £ 84 449 for norske, mod £ 26 824 og £ 76 821 i 1895.

I Betragtning af, at Blyth efter Fuldendelsen af de i foregaaende Rapport omtalte nye Kulrender, som er opført af North Eastern Railway Co. paa Nordsiden af Floden, har bekvem Anledning til en aarlig Skibning af ca. 5 000 000 Tons Kul, kan forrige Aars Skibning af 2 561 745 Tons ikke ansees overdrevent stor, men udviser dog en Forøgelse af, i rundt Tal, 76 000 Tons, sammenholdt med den i 1895, uden dog at opnaa den i

1894, da, under exceptionelle Forhold, 2672418 Tons Kul og Cokes udskibedes herfra. Antagelig vil dog Udskibningen i det nu indgaaede Aar vise et langt høiere Tal. Paa Grund af den skarpe Konkurrance med Tynehavnene turde det dog vare længe inden de Bekvemmeligheder, som Blyth tilbyder for Udskibning af Kul, vil blive fuldt udnyttet. Uden Tvivl er denne Konkurrance den første Anledning til den betydelige Reduktion — 50 pCt. — i Afgifter for Kul, afskibet fra Nordsiden af Tynefloden, som „River-Tyne-Commissioners“ har fundet sig foranlediget til at tilstaa fra den 1ste December sidstl. og hvorved det er lykkedes dem for Tynefloden at bibeholde Skibningen fra Grubebolag, der ellers utvivlsomt vilde have overflyttet sin Skibning til Blyth. Paa denne Nedsættelse har imidlertid „Blyth-Harbour-Commissioners“ allerede svaret ved at for sin Del fra og med 1ste Januar indeværende Aar nedsætte Afgiften for „small coals“ med 50 pCt., hvilken Afgift følgelig nu kun udgjør 1 d pr. Ton, men for andre Kul derimod er Afgiften uforandret $2\frac{1}{2}$ d pr. Ton.

Skjøndt i Almindelighed hurtigere Expedition end før kan paaregnes for Fartøier, har dog Fuldendelsen af de nye Kulreuder ikke vist sig at være en ublandet Fordel for de Dampskibe, som har at indtage Last paa Nordsiden af Floden og som for „bunkers“ forsyner sig med Durham-Kul, idet de for at erholde disse enten maa forhale til Sydsiden af Floden, hvilket naturligvis medfører baade Tidsspilde og Udgifter samt undertiden endog Risiko, eller ogsaa erlægge de høiere Transportomkostninger, i Regelen $2\frac{1}{2}$ à 3 d pr. Ton, som bliver en Følge af, at disse Kul føres paa Omveie til Nordsiden af Floden — et Alternativ, som dog mange Førere foretrækker.

Kulpriserne har i Aaret ikke vist store Fluktuationer; Noteringerne paa Newcastles Børs for „best Northumberland steamcoals“ f. o. b. var ved Aarets Begyndelse og ved dets Slutning omtrent det samme, 7 sh. 9 d à 8 sh., mod i Sommermaanederne 8 sh. 3 d à 8 sh. 6 d.

Diverse omfattende Arbejder har i Aaret fundet Sted til Havnens og Indseilingsrendens Udvidelse og Fordybning, ligesom for den nye Importhavns Fuldendelse; en Del nye Fortøiningspæleværker er opført i flere Dele af Havnen, hvorhos elektrisk Lysledning er opsat, belysende hele Havneområdet. Paa Nordsiden af Floden er for et privat Grubebolags Regning under Opførelse yderligere en dobbelt Kulrende. I Forening med disse Arbejder turde ogsaa burde nævnes en under Anlæg værende Tørdok, som opgives at blive færdig til den 1ste næstkommende Juli. Nævnte Dok faar en Længde af 480 Fod, med en Bredde i Porten af 61 Fod og en Dybde i Indgangen af $22\frac{1}{2}$ Fod ved ordinært Tidevand samt forsynes med saa kraftige Pumper, at den beregnes at kunde lænses paa ca. 1 Time. Da her før findes 4 Dokker, bliver Havnen vel forsynet med saadanne.

Engène Berg.

Cardiff.

Naar Cardiff siden 1825 har voxet sig op fra en liden By med 3 500 Indvaanere til den faktiske Hovedstad i Wales med en Folkemængde paa 170 000 Mennesker og nu staar som den første Havn i Verden med Hensyn til den samlede Drægtighed af til Udlandet udklarerede Fartøier, skylder den dette det betydelige Opsving, som Kulexporten fra denne Havn har taget under de forløbne Aar.

Udskibningen af Kul, Cokes og Patent Fuel under 1895 og 1896 (Kul for Bunkers ikke medregnet) udgjorde i Tons:

	Kul.		Cokes.		Patent Fuel.	
	1895.	1896.	1895.	1896.	1895.	1896.
Export til Udlandet . .	11 067 403	11 605 314	81 239	57 425	305 636	322 398
Udskibning til Havne i Storbritannien .	1 725 978	1 879 553	702	3 707	820	1 311
Ialt	12 793 381	13 484 867	81 941	61 132	306 456	323 709

Om man medregner, hvad Fartøier hersteds har indtaget for sin egen Kulforsyning, har den samlede Udskibning af Kul, Cokes og Patent Fuel i 1896 udgjort ikke mindre end 16 124 720 Tons.

Det bedste Indtryk af hvilken fremragende Plads Cardiff indtager paa dette Omraade, giver imidlertid nedenstaaende hersteds publicerede Opgaver over Exporten af Kul fra 10 Havne inden Storbritannien under Aarene 1881, 1886, 1891 og 1896.

	1881. Tons.	1886. Tons.	1891. Tons.	1896. Tons.
Cardiff	5 496 442	6 683 181	9 962 863	11 605 314
Tyne Havnene	5 022 875	5 080 658	5 435 197	5 332 256
Newport	1 158 418	1 917 866	1 794 083	2 574 416
Blyth	130 643	496 157	1 700 380	2 127 007
Sunderland	1 150 819	1 321 522	1 383 568	1 754 982
Swansea	771 482	809 754	964 125	1 177 886
Grangemouth	99 151	480 857	1 004 984	1 069 661
Hull	594 048	637 724	1 092 463	1 054 594
Glasgow	295 807	521 358	672 917	701 290
Grimsby	302 786	415 412	653 698	660 485

Medens, som det vil sees af en ovenfor anført Opgave, Exporten herfra af Kul, Cokes og Patent Fuel i 1896 oversteg den under det nærmest foregaaende Aar med 520 859 Tons, var Priserne fremdeles meget lave og gik i Aarets Løb stadig nedover. Den gennemsnitlige Pris, hvorefter Grubearbejdernes Løn reguleres, som ved Aarets Indgang var 9 sh. $3\frac{1}{4}$ d pr. Ton f. o. b., sank udover Vaaren og Sommeren efterhaanden til 9 sh. 1 d og gik paa Høstsiden helt ned til 9 sh. $\frac{1}{2}$ d pr. Ton. Under disse Omstændigheder kan det ikke forundre, at man saa sig om efter en Udvei til at begrænse Kulproduktionen for derigjennem

muligens at opnaa en Stigning i Priserne. En Komite blev nedsat for at tage under Overveielse, hvad der kunde gøres i den omhandlede Retning, og vil efter Sigende om kort Tid indlevere sin Rapport til The Monmouthshire and South Wales Coal Owners Association. Imidlertid har Kulmarkedet under den seneste Tid vist en stigende Tendens, og Udsigterne for indeværende Aar synes lysere, hvorfor det vel turde være et Spørgsmaal, om der vilde kunde opnaaes tilstrækkelig Enighed mellem Grubeieerne for Opnaaelse af en Begrænsning af Produktionen, hvilken under det forløbne Aar inden South Wales og Monmouthshire gik op til 34 $\frac{1}{2}$ Million Tons.

Ved Siden af Kulproduktionen er det alene Jern- og Staalfabrikationen, som spiller nogen fremtrædende Rolle i Cardiffs industrielle Virksomhed, og for nævnte Bedrift skal 1896 have været et meget godt Aar med rigelig Sysselsættelse inden alle Brancher. Priserne for Jernbanskeinner gik i Begyndelsen af Aaret op med omkring 20 sh. pr. Ton og har ikke senere faldt, og en tilsvarende Stigning fandt Sted for Pigjerns Vedkommende. En forholdsvis ny Gren af denne Industri er Produktionen af Staalsleepers, der exporteres til tropiske Lande og særlig i Indien har fundet udstrakt Anvendelse.

Importen til Cardiff af Jernmalm, hvilken Import giver det bedste Begreb om Betydningen af den herværende Jern- og Staalindustri, er efterhaanden steget fra 187, 693 Tons i 1876, 525 278 Tons i 1891 og 671 738 Tons i 1895 til 682 832 Tons under sidstforløbne Aar. Den største Del heraf kom fra Spanien, hvor de herværende Jernværker besidder egne Gruber, og fra Sverige indførtes under 1896 alene 8410 Tons, ligesom der heller ikke synes at være Udsigt til nogen synderlig Forøgelse af denne Import under den nærmeste Fremtid. Hertil bidrager vistnok i høi Grad de lave Fragter fra vedkommende spanske Havne.

Med Hensyn til Omfanget af Trælastimporten indtager Cardiff nu, næst efter London den første Plads inden Storbritanien.

Nævnte Import udgjorde:

		1895.		1896.	
		Loads.	Værdi.	Loads.	Værdi.
Hugget Virke		532 911	£ 461 663	542 846	£ 494 588
Saget —		147 436	- 290 199	177 105	- 379 536
Stav		125	- 1 100	160	- 350
Tilsammen		680 472	£ 752 962	720 111	£ 874 474

I Forhold til det nærmest forudgaaende maa 1896 siges at have været et gunstigt Aar for de i Trælasthandelen interesserede. Strax i Begyndelsen var der en Stigning i Priserne, hvilken som Følge af livlig Efterspørgsel vedvarede Aaret ud, og som for Deals og Battens beløb sig til omkring £ 1 pr. Standard eller omtrent 15 pCt. samt for Pitchpine fulde 10 shs. pr. Load. Norske høvlede Bord har fundet fordelagtig Afsætning. For norsk Minetømmer noteredes under Aarets Løb nedenstaaende cif Priser pr. Load af 50 Kubikfod „tape measure“: Januar og Februar 24 sh. 6 d.

Marts—April 23 sh. 6 d, Juni 24 sh., Juli—August 25 sh., Oktober 26 sh. 6 d, November 29 sh. til 29 sh. 6 d samt December 29 sh. til 30 sh., og omtrent samme Priser betales for norsk Props.

For svensk Props betales under første Halvdel:

For 3"	Top 2 sh. 6 d pr. 72 løbende Fod
- 3 $\frac{1}{2}$ "	- 3 sh. - — — -
- 4"	- 3 sh. 6 d - — — -

og for større Proportioner forholdsvis. Senere gik Priserne op, og i December stod de 6 d pr. 72 Fod højere end de ovenfor givne. Forbruget af saavel fransk Pitwood som svensk og norsk Props og Minetømmer steg under sidstforløbne Aar som Følge af Udvidelser af Gruberne. Det turde imidlertid være tvivlsomt, om denne Stigning vilde holde sig, forsaavidt angaar svensk og norsk Vare, da enkelte Gruber, som har forsøgt samme, siges at være gaaet tilbage til Brugen af fransk Props.

Af Træmasse indførtes til Cardiff under 1896 31 546 Tons mod 35 478 Tons under det nærmest foregaaende Aar; denne Nedgang med 3 932 Tons vilde det antagelig være urigtigt at betragte anderledes end som tilfældig og temporær. Af det førstnævnte Kvantum kom 27 635 Tons fra Norge og 3 903 Tons fra Sverige mod henholdsvis 33 212 og 1 465 Tons under 1895.

Foruden Træløst og Træmasse samt Jernmalm er det alene Kornvarer, som i nogen større Mængde indgaar i Importen til Cardiff. Indførselen heraf har under de sidste 11 Aar fordoblet sig, idet den fra 122 981 Tons i 1886 er steget til 241 343 Tons under sidstforløbne Aar.

Beregnet i Centner fordeler Importen under 1896 sig saaledes paa de forskellige herhenhørende Artikler:

	Mængde.	Værdi.
	Cwts.	£
Hvede	2 665 600	796 825
Byg	512 100	112 426
Havre	319 700	73 810
Mais	235 200	36 674
Bønner	56 140	16 202
Ærter	6 160	2 532
Boghvede	3 900	1 140
Hvedemel	3 100	1 250

Med Hensyn til Importen af Fødemidler indtager dog Cardiff endnu i det Hele en forholdsvis beskeden Plads. Men der er Grund til at antage, at en Forandring i saa Henseende ikke vil lade vente ret længe paa sig. Den eksisterende Konkurrence mellem Dokkompanierne i Cardiff, Penarth og Barry synes at skulle tjene som en mægtig Løftestang for Udviklingen af Distriktets Handelsomsætning. I Barry er for Nærværende under Konstruktion en ny Dok med et Areal af 40 Acres samt en ny Pier, til hvilken Far-

tøier vil kunne komme ind ogsaa ved Lavvande. Den nye Dok antages at ville blive færdig for delvis Benyttelse i Juni 1898. Der vil da blive søgt at faa etableret regelmæssig Forbindelse mellem Barry og transatlantiske Havne, og tør det haabes, at Projektet vil have større Fremgang end tidligere Forsøg i samme Retning.

En ny Dok af lignende Størrelse som den ovenfor omhandlede bygges ogsaa i Cardiff af Bute Dock Company, der desuden har søgt om Bemyndigelse til at konstruere en „Low Water Pier“, endvidere agtes opført Fryserum (Cold Stores) med et Rumindhold af 100 000 Kubikfod og istand til at modtage 200 000 Skrotter.

The Taff Vale Railway Company, der eier de i Penarth beliggende Dokker, søger ligeledes Bemyndigelse til at anlægge en ny saadan.

Som bekjendt gaar de Dampskibe, som bringer levende Kvæg til London fra Argentina, som Regel videre med Restlast af Korn til Hamburg eller Antwerpen og returnerer derefter til Storbritanien i Ballast for der at indtage Kul. En Plan er nu oppe om at søge denne Import af levende Kvæg overflyttet fra London (Deptford) til Cardiff, der ogsaa vilde være istand til at modtage Fartøiernes Kornladninger, og det vil lettelig indsees, hvilke store Fordele en saadan Ordning vilde frembyde for de i Sagen interesserede samt af hvilken Betydning den vilde blive for Cardiff selv.

Med Hensyn til Vareudvexlingen mellem Cardiff og de forenede Riger i 1896 tillader jeg mig at hidsætte nedenstaaende af det britiske Toldvæsen udarbejdede Opgaver:

Export til Norge.

Kul 38 841 Tons, Værdi £ 17 278, Jern og Staalskinner 501, 2 378, andet Jern for Jernbaner 33, 200, tilsammen £ 19 856.

Import fra Norge

af Artikler ikke belagte med Told:

Preserveret Kjød, Cwts. 48, Værdi £ 79, kondenseret Melk 27, 54, Margarin 114, 320, Pickles, Gallons 56, 8, Fisk, 12, 25, huggen Trælast, Gran og Furu, Loads 24 442, 34 591, saget Trælast, Gran og Furu 19 773, 49 373, Træmasse, Tons 27 635, 75 817, Jernmanufaktur, Cwts. 806, 201, Gammelt Kobber, Tons 3, 86, Is 389, 283, andre Varer, forarbejdede £ 28, tilsammen £ 160 865.

Desuden er indført en Del Øl fra Norge.

Betræffende den samlede Skibsfart paa Cardiff med Penarth og Barry kan nævnes, at Antal og Drægtighed af de under de to sidste Aar udklarerede Fartøier har udgjort:

		1895.		1896.	
		Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Cardiff:	Dampskibe	6 789	3 607 869	6 658	3 796 906
	Seilskibe	2 951	640 281	2 878	609 660
Penarth:	Dampskibe	2 275	1 252 908	3 290	1 407 962
	Seilskibe	1 289	152 702	1 248	151 258
Barry:	Dampskibe	1 924	2 207 834	2 320	2 410 580
	Seilskibe	345	295 524	341	305 684
Tilsammen		15 573	8 157 118	16 735	8 682 050

altsaa en Forøgelse for 1896 af 1 162 i Antal og 524 932 Tons i samlet Drægtighed.

Den svenske Skibsfart paa Cardiff er fremdeles i Aftagende. I 1896 ankom saaledes hertil blot 57 svenske Fartøier paa tilsammen 36 610 Tons Drægtighed mod 70 Skibe paa 39 947 Tons i 1895 og 81 Skibe paa 45 298 Tons i 1894. Derimod har den norske Skibsfart tiltaget, idet Antallet af de hertil under 1896 ankomne norske Fartøier udgjorde 474 med en samlet Drægtighed af 264 159 Tons mod 465 Fartøier paa 259 728 Tons i 1895.

Kulfragterne var ved Aarets Indgang meget lave. I Januar akcepteredes saaledes 12 sh. 3 d pr. Ton til Pernambuco, Para og Bahia, 13 sh. til Rosario, 10 sh. til Buenos Ayres samt 22 sh. for Fuel til Rio Grande. I Begyndelsen af Februar begyndte imidlertid Fragterne at stige, og i Marts Maaned noteredes 14 sh. til Bahia, 14 sh. 6 d til Para, 15 sh. og 15 sh. 3 d til Pernambuco.

I April og Mai var Fragtmarkedet fremdeles fast, og Fragterne gik delvis op til 3 sh. pr. Ton over de ved Aarets Indgang gjældende Satser. Om Sommeren kunde følgende Fragter som Regel erholdes: Kingston 10 sh., Para 15 sh. à 15 sh. 6 d, Maranham 14 sh. 6 d, Clara 15 sh. 6 d, Bahia 14 sh. 6 d, Pernambuco 15 sh., Rio 15 sh. 6 d., Santos 17 sh. 6 d à 18 sh., Rio Grande 25 sh., Buenos Ayres 14 sh. 6 d, Paysandu 21 sh.

Disse Satser holdt sig for den største Del til Aarets Udgang; Fragterne til Brasilien svækkedes dog udover Høsten ved Ankomsten af den sædvanlige Flaade fra Østersøen, men steg atter omkring Slutten af December.

Fragterne til Sydafrika og Ostindien steg ogsaa i Aarets Løb, saaledes at der ved dets Udgang betaltes 20 sh. til Kapstaden, 18 sh. 6 d til Mauritius, 21 sh. 6 d til Algoa Bay, 22 sh. 6 d til Zanzibar, 18 sh. til Singapore og 24 sh. til Beira. Kulfragterne til Østersøen og Norge holdt sig meget lave i hele Aaret. Exporten til de større Havne, som Kronstadt og Stockholm, besørges væsentlig af Dampskibe, og Fragten varierer mellem 4 sh. 6 d og 5 sh.

Som i tidligere Aarsberetninger omtalt, har der længe været klaget over den utilfredsstillende Beliggenhed af Cardiffs Toldbod langt borte fra Dokkerne, og Ulemperne herved gjorde sig tilsidst saa følelige, at Cardiffs Handelsstand besluttede af egne Midler at opretholde et Filialkontor nærmere Havnen. Denne Nødhjælp kunde dog selvfølgelig blot blive en midlertidig,

og vedkommende Myndigheder har iaar endelig ladet sig bevæge til at paa-begynde Opførelsen af en ny Toldbod paa en bekvemt beliggende Tomt.

Hospitalsskibet „Hamadryad“, hvor i det forløbne Aar 82 svenske og norske Sømænd har ligget under Forpleining, vil forhaabentlig snart blive afløst af et mere tidsmæssigt Sømandshospital, hvortil Midler nu søges indsamlede i Anledning af H. M. Dronning Victorias 60 Aars Regjeringsjubilæum. Markien af Bute har lovet fri Grund for det nye Hospital og et kontant Bidrag af £ 5 000, saafremt £ 25 000 tilveiebringes paa anden Maade.

Waldemar Eckell.

Cork.

I Indførselen af Is og Sild har der i Aaret vist sig en mærkbar Forøgelse, ligesom ogsaa i Trævarer, de sidste især fra Sverige. Denne stigende Import viser sig bedst ved nedenstaaende Sammenligning mellem hidhørende Forhold i de sidste 5 Aar.

Aar.	Is.	Sild.	Sparrer og Planker.	Kasseemner og Ved.	Høvlede Bord.
1892	1 831 Tons	1 415 Tdr.	Intet 314 S.	13 Favne	372 240 St.
1893	1 483 —	5 100 —	4 139 Pl. 671 S.	Intet	278 541 -
1894	876 —	2 964 —	530 Pl.	23 588 Knipper	557 303 -
1895	1 307 —	Intet	238 -	91 857 —	481 790 -
1896	2 125 —	3 910 —	3 952 -	118 316 — 17 788 Sheetings 41 Favne	645 875 -

C. M. Harvey.

Gloucester.

Dette Sted har i 1896 været hjemsøgt af en heftig Smittekoppeepidemi, hvoraf 2 036 Personer angrebes og 443 døde. Deraf bevirkedes en Stilstand i alle Forretninger, Staden skyedes som pestsmittet, og det direkte Tab, som Stedet herigjennem led, beregnes til ca. £ 150 000. Lykkeligvis strakte Far-

sotens Højninger sig ikke til Stadens Udhavne, saa at rene Sundhedspas stadig blev udstedt af derværende Myndigheder.

Importen udgjorde:

Korn 231 295 Tons, Trævarer 177 881 og diverse andre Varer 71 528, tilsammen 470 704 Tons.

Exporten har omfattet Salt, Stenkul, Gjødningsstoffer, Tegl- og diverse Varer til samlet Beløb af 40 312 Tons.

Udsigterne i de herværende Forretninger er i indeværende Aar i høi Grad opmuntrende; Flertallet af Industridrivende har fuldt op af Ordre samt sysselsætter større Personale end siden lang Tid før. Ved Udhavnen Sharpness er betydelige Varemagasiner opført, to Havnearme er under Bygning, ligesom adskillige andre Forbedringer, bestemt for en forøget Omsætnings Bekvemmelighed.

K. Pedersen.

Grimsby.

Trævarer. Sæsonen begyndte tidligere end sædvanligt og Importen af denne Artikel har været større end i noget foregaaende Aar. For saget Træ indtager Grimsby nu første Plads paa Englands Østkyst næst efter London og Hull, De hovedsageligste Importører har været:

Bennetts & Co. med 67 000 loads, Hewson, Chapman & Co. Ltd. 66 000, G. A. Carr & Co. Ltd. 58 000 og Wintringham & Søn 47 000 Loads.

Importen i de sidste Aar, sammenholdt med den i det nærmest foregaaende, viser følgende Tal:

Planker, Battens og Bord i 1896 Loads 362 373, 1895 267 092, Forøgelse Loads 95 281.

Tømmer af alle Slags i 1896 Loads 6 635, 1895 4 653, Forøgelse Loads 1 982.

Transporten heraf er ligesom før hovedsagelig foregaaet ved s. k. „Baltic Tramps“, og om end en liden Forbedring i Fragterne er indtraadt, er de alligevel fremdeles lave og lidet indbringende, nemlig fra Archangel fra 35 sh. til 40 sh. pr. Std., Onega 33 til 37, Gefle og Cronstadt 20 til 21, Kotka og Wiborg 21 til 25, Øvre Botten 26 sh. 6 d til 30 sh. og Nedre Botten fra 21 sh. til 27 sh. 6 d.

Af Staal og Jern, der fremdeles hidføres som Ballast under Træ, især fra Stockholm og Gefle, var Importen i 1896 af Jern 14 151 Tons, af

Staal 629 Tons mod i 1895 af Jern 13 137 Tons, af Staal 234 Tons, altsaa med en Forøgelse af Jern af 1 014 Tons og af Staal af 395 Tons, hvorhos af svensk Jernmalm indførtes 2 058 Tons.

Kulmarkedet. Exporten i 1896 var 660 534 Tons mod i 1895 782 582 Tons, altsaa en Nedgang af 122 048 Tons.

Til Norge udskibedes i 1896 69 655 Tons mod i 1895 82 378 Tons eller en Nedgang af 21 723.

Priserne har i Aaret været „Best South Yorkshire“ 10 sh. 6 d til 10 sh. pr. Ton, „Second Quality hard Steam Coals 9 sh. 6 d til 9 sh., „Steam Cobbles“ 8 sh. 9 d til 8 sh. 8 d, „Nut Coals“ 8 sh. til 7 sh. 9 d pr. Ton.

Fragterne har i Gjennemsnit været til Christiania 3 sh. 9 d til 4 sh. pr. Ton, Stockholm 3 sh. 9 d til 4 sh., Nyköping 4 sh. 9 d til 5 sh., Ystad 4 sh. 3 d til 4 sh. 6 d, Kronstadt 3 sh. 9 d til 4 sh., Kjøbenhavn 4 sh., Malmø 4 sh. til 4 sh. 3 d pr. Ton.

Fiskemarkedet udgjør fremdeles Havnens mest betydelige Næringsgren. I Begyndelsen af 1896 var Udsigterne inden samme i Almindelighed mindre gunstige, nærmest af den Grund, at „The Grimsby Ice Company“ solgte til et London-Yarmouth-Firma hele sin af ca 100 Fartøier bestaaende Fiskerflaade, som gav Sysselsættelse til et betydeligt Personale. Til Erstatning herfor dannedes derimod en hel Del nye Fiskebolag, der anskaffede talrige nye Damp-Trawlers, udført med de nyeste Forbedringer til Fangst af Fisk. Af saadanne Fartøier indregistreredes mellem 60 à 70 i 1896. Af særlig Vægt var derhos Forbedringer af Fiskedokkerne m. m. Ved en Sammenkomst mellem Fiskebolagene og andre Associationer behandledes Spørgsmaalet om Beskyttelse for Fiske-Grunde, og om end deraf ikke fulgte definitive Foranstaltninger, udtaltes dog den Mening, at om det Omraade, som fredlyses fra „Trawlers“, udstraktes fra 3 til 13 Mil, vilde deraf følge en betydelig forøget Forplantning af og Tilgang paa detté vigtige Fødemiddel.

Den Kvantitet Fisk, som i 1896 ilandførtes i Grimsby, udgjorde 95 000 Tons mod i 1895 85 000 Tons, altsaa en Forøgelse af 10 000 Tons.

Fire norske Fiskesmakker har ilandført Torsk og Helleflyndre fra Island, hvorhos to Ladninger fersk Makrel hidførtes fra Norge i mindre under nævnte Lands Flag seilende Dampskibe. Baade fra Sverige og Norge er erholdt fersk Sild med til Hull destinerede Dampskibe.

H. Haagensen.

Hull.

Som velbekjendt, er Skibsfarten i Hull den væsentligste Anledning til den Betydning, denne Havn har, og derunder navnlig Importen, som udgjør en Maalestok for den aarlige Handelsomsætning. I det Hele viser de stati-

stiske Opgaver herom en tilfredsstillende Fremgang og i nogle Henseender, især hvad angaar Trævarer og Levnetsmidler, en betydelig Tilvæxt.

Gang efter Gang er fremholdt, at Hull er det naturlige Indførselssted for hvad Behovet i de store Fabrikdistrikter i Yorkshire og de mellemste Grevskaber paakalder, ligesom denne By paa samme Tid er det naturlige Udførselssted for der tilvirkede og for Europas Kontinent bestemte Manufakturvarer, hvorfor ogsaa Spørgsmaalet om, hvorledes Havnens naturlige Resurser kan udvikles ved Dok- og Jernbaneanlæg, stedse indtager en fremragende Plads blandt dette Steds offentlige Anliggender.

De sidst forløbne Aar har i denne Henseende været mærkelige ved de af „The North Eastern Railway Co.“ fremsatte Forslag til betydelige Forbedringer inden de Bolaget tilhørende Dokanlæg.

Dette mægtige Bolag, der før almindelig antoges at begunstige de rivaliserende Havne i Newcastle og Hartlepool, overtog i 1893 den „Hull Dock-Company“ tilhørende faste Eiendom med Forpligtelse til inden en bestemt Tids Forløb deri at nedlægge mindst en halv Million £, som Bevis paa sin alvorlige Hensigt at fremme nævnte Havns Udvikling.

Disse Forbedringsarbejder har hidtil væsentlig omfattet en Udvidelse af Fiskedokken, inden hvilken forøget Bekvemmelighed høilig tiltrængtes, især ved de Anledninger, da den sædvanlige Omsætning hastig steg ved omfangsrige Losninger af Sild fra svenske og norske Dampskibe. Uheldigvis er dog disse Arbejder blevet forhalet paa Grund af en Ulykkeshændelse, som bevirkede Vandets for tidlige Indstrømning; men de er nu atter i fuld Gang.

Den med disse Arbejder tilsigtede Forbedring omfatter en betydelig Opmurning, hvorved forøget Plads vindes, samt tillige for de største Fartøier tilstrækkelig Dybde i Dokkerne, hvortil kommer at disse bliver tilgængelige ved enhver Vandstand og ikke alene, saasom for Tiden, ved Høivand.

Imidlertid har begge de nævnte Bolag og deres Konkurrent „Hull & Barnsley Railway & Dock Company“ energisk paadrevet Udslibningen af Kul hvorhos et rummeligt Magasin med Koldluftsapparat er opført ved „William Wright Dock“.

Tonnagen af ankommende Skibe er i Aaret opgaaet til 3 471 849 R.-T. eller 216 031 Tons større Beløb end i 1895.

Fraktmarkedet har under 1896 vist en hastig Stigning, som dog desværre kun blev af kort Varighed, da den aabenbart var i højere Grad afhængig af tilfældige Grunde end af stadig Stigning i Handelsomsætningerne. Det er derfor at befrygte, at det store Beløb af ny Tonnage, som paa Grund af den nævnte Fragtstigning beordredes, vil vise sig overstigende Behovet, samt, som sædvanlig Følge deraf, Fragtsatserne under sædvanlige Forhold atter stille sig lave.

Forretningsrørelsen inden de Grene, i hvilke svenske og norske Fartøier især sysselsættes, har under Aaret vist særlig Livlighed i denne Havn. Saaledes udgjorde Importen af hugget Virke 176 787 Loads, mod i 1895 — 157 367 Loads, samt af Planker 634 776 Loads mod 437 630 Loads. Re-

sultatet af denne Import har i Almindelighed været tilfredsstillende. Lagrene var ved Aarets Indgang begrænsede og da Efterspørgselen fremdeles tiltog, mødte den importerede Vare let Afsætning. Der er al Sandsynlighed for at lignende Virksomhed vil gøre sig gjældende i den kommende Sæson.

Exporten af Kul opgik til 1 041 181 Tons, eller 97 012 Tons over den i 1895. Heraf udskibedes 302 894 Tons til Sverige og 26 734 Tons til Norge, hvilket ligeledes noget oversteg den i 1895. I Forbindelse hermed turde anføres, at Konsulatets Opmærksomhed er henledet paa det Forhold, at Certifikater er udstedt for Kul, hvori urigtig Opgave over Kvaliteten er angivet. Negtes kan det ingenlunde, at en saadan Fremgangsmaade er i høi Grad at dadle og uden Tvivl fremkalder Misfornøjelse; men maaske vilde denne i nogen Grad mildnes, hvis det var almindelig bekjendt inden Sverige og Norge, at adskillige Kulgrube-Benævnelser forekommer, som er alment kjendte, men dog ingenlunde udgjør udelukkende Oprindelsessted for „Best South Yorkshire Hards“. Det viser sig, at det forat tilfredsstille Kjøberes Fordring at erholde Kul af et vist, velbekjendt Slags, ikke sjelden forekommer at der under saadan Benævnelse leveres helt eller delvist Kul fra helt andre Gruber, men af erkjendt ligeartet og jevn god Beskaffenhed. Aabenbart aabner dog denne Fremgangsmaade en Mulighed til Svig af mindre samvittighedsfulde Kjøbmænd, og er fra saadant Synspunkt fordømmelig.

Importen af Fisk fra Sverige var mindre end i 1895, men en modsvarende forøget Tilførsel fandt Sted paa Norge. Priserne derpaa har i indeværende Sæson tildels været meget høie paa Grund af ringe Tilgang, hvorved lige til 26 sh. pr. Kasse opnaaedes; men for nærværende — Slutningen af Marts — er de nedgaaet til 6 sh. 6 d à 8 sh. pr. Kasse. Paa denne Tid af Aaret er hele Tilførselen faktisk fra Haugesund, og opnaaes en uhyre Kvantitet, saaledes i en Uge med 11 Dampskibe. Da der har været Mangel paa „Trawl“fisk, har Silden derved opnaaet gode Priser, hvilke dog vilde naaet langt høiere Tal, hvis Tilførselen havde været bedre reguleret.

Resultatet af Trawlfisket har paa Grund af de høiere Priser været særdeles godt; samt derved opmuntret til Anskaffelse af et stort Antal for denne Fangstmaade bestemte Fartøier.

Den hovedsageligste Import i 1896 fra Norge angives nedenfor.

Hugget Virke 27 944 Loads, Saget Virke 9 892 Loads, Træmasse 14 396 Tons, Fisk 589 284 Cwts., Tran 1 513 Tdr., Is 28 104 Tons, Smør 747 Cwts., Margarin 85 232 Cwts., Fyrstikker 11 759 Kasser, Bær og Grønsager 1 410 Collys, Droger 86 Collys, Flesk 30 Cwts., Faar 1 634 Stk., Glas 934 Cwts., Fløde 8 Gallons, Gulmetal 1 825 Cwts., Horn 271 Cwts., Huder 4 191 Cwts., Heste 9 Stkr., Hø 2 Tons, Jernstænger 2 076 Tons, Jern, Tak- og Skrot 692 Cwts., Kobber 1 662 Cwts., Kjød 1 013 Cwts., Filler 2 862 Baller, Lervarer 3 Cwts., Kasser 38 Collys, Mel 226 Cwts., Ost 79 Cwts., Oxer 4 Stkr., Pap 495 Cwts., Rebslagerarbejder 64 Collys., Skind 481 Cwts., Spirituosa 48 Gallons, Tjære 49 Tdr., Uld 116 Baller, Vildt 1 257 Collys, Æg 17 Kasser, Øl 629 Kasser.

Arthur H. Flodman.

Liverpool.

Havnens vigtigste Forretningsgren er Skibsfarten. Denne har under 1896 været større end nogensinde, saavel Skibsfarten paa Liverpool alene som paa Merseyfloden i det Hele. Efter Opgave fra herværende Toldkammer har den udenrigske Fart været:

	Ankommende.	Afgaaede.
1896	4 089 Fartøier dr. 6 122 707 Tons	3 268 Fartøier dr. 5 284 477 Tons
1895	4 059 — - 5 965 959 —	3 177 — - 4 864 904 —

og har herværende Havnestyrelse opgivet den samlede, uden- og indenrigske Fart for sidste Finantsaar til

1894—96	1ste Juli . . .	23 695 Fartøier dr. 11 046 459 Tons
		med £ 1 000 373 Afgifter
1895—95	- - . . .	23 943 Fartøier dr. 10 777 146 Tons
		med £ 1 056 741 Afgifter.

Minskningen i Afgifterne hidrører fra anselige Nedsættelser i Taxten for Bomuld og Korn.

Vore Landes Skibe har deltaget i Farten paa Havnen i samme Udstrækning som i 1895, medens vi kan opvise en saa betydelig Forøgelse for Manchesters og Liverpools Tolddistrikter tilsammen, at Fjoraaret endog overgaar det exceptionelle Aar 1890.

Liverpool alene modtager nu kun noget over Halvdelen af vor Skibsfart paa Lancashire's Fabrikdistrikt.

Fragtfortjenesten har i Aaret været noget bedre end i 1895 og turde kunne kaldes ganske tilfredsstillende, skjøndt man ikke har opnaaet et saa godt Resultat som i Aarene 1889 og 1890.

I Trælastfarten fra Kanadadistriktet indtager den norske Seilfartøisflaade fremdeles en høist betydelig Plads. Den finder ogsaa ikke ubetydelig Anvendelse i Pitchspineførselen fra Pensacoladistriktet, skjøndt her Dampskibene har erobret en stor Del af Lasterne.

Mahognitrafiken fra Vestindien er ikke nu saa livlig, eftersom Afrikas Vestkyst leverer fuldt jevngod Vare, hvilken næsten udelukkende hidkommer med Dampskibe. Derimod fører vore Fartøier fuldkommen saa mange Laster Farvetræ fra Vestindien som før, skjøndt Flertallet af disse Laster nu gaar direkte til Manchester. Vore Fartøiers Anvendelse i Trafiken med Harpix og Terpentin fra Nordamerikas Sydostkyst synes ogsaa at være uformindsket.

Trafiken med Frugt fra det sydvestlige Europa har sysselsat mere end dobbelt saa mange af vore Skibe, — næsten udelukkende Dampskibe, — i 1896, som i 1895; og der er al Grund til at antage, at disse fremdeles vil komme til at nyde livlig Efterspørgsel i denne Fart.

Kun et Faatal af vore Fartøier har fundet Laster i La Platadistriktet, hvor Hvedehøsten slog feil og Kjødlasterne helst skibes med for Øiemedet særskilt konstruerede Dampskibe.

Brasilien er det eneste Land, til hvilket vore Fartøier har fundet et større Antal lønnende Fragter, — med Kul eller Stykgods, — saaledes Norge med 27 Fartøier paa 10 600 Tons og £ 12 500 i Bruttofragt mod 25 Fartøier paa 9 280 Tons og £ 9 900 i Fragt under 1895.

Farten med Trævarer og Is fra Norge og med Trævarer fra Sverige var i Aaret næsten uforandret i Kvantitet, men noget mere lønnende end i de næstforegaaende Aar. Antallet af svenske Dampskibe, som hidfører Bord fra Norge, er tiltaget betydeligt, med omkring 50 pCt. Dette forklares for en stor Del deraf, at en Del Exportører i Wermland har fundet Havneafgifterne i Gøteborg for høie og heller udskiber sin Vare i Christianiafjorden.

Hvad angaar Handelen i Liverpool bragte Fjoraaret i det Hele forøget Fortjeneste ved livligere Efterspørgsel og stigende Priser paa saavel Fødevarer, som Bygningsmateriel for selve Liverpool og Raavarer for Lancshires Fabriker.

Liverpool forbruger forholdsvis lidet af Sveriges og Norges Produkter. Korn, Kjød og Smør kommer fra Amerika eller Irland; Margarin fra Holland. Jern importeres fra Sverige hovedsageligen for Omskibning til Amerika eller andre Lande. Trævarer for Liverpool's Behov kommer for største Delen fra Amerika. Kun høvlede Bord indføres først og fremst fra Norge, men ogsaa fra Sverige, nu i højere Grad.

Hidtil er store Kvantiteter af Pitprops bleven hidført fra vore Lande for at anvendes i Kulgruberne i det Indre af Landet. Under Fjoraaret kom et ikke ubetydeligt Antal Laster af denne Vare til Runcorn og til og med til Manchester. Muligens kommer denne tunge og voluminøse Vare til mere og mere at trække sig fra Liverpool til Manchesterkanalen for at forkorte Jernbanefragterne til Kulgruberne.

Tvende af vore største Exportartikler, Træmasse og Smør, kommer i stor Mængde til Manchester, den første især gennem Kanalen, den sidste udelukkende fra Havnen paa Englands Østkyst. Liverpool modtager nu kun undtagelsesvis en og anden Balle Træmasse, da denne Vare ikke finder Anvendelse paa Pladsen. Svenskt Smør kan vistnok kjøbes her, men Konkurrencen med irsk og hollandsk Margarin er for stærk for at Afsætningen skulde kunne blive af nogen Betydning.

Liverpool besøges livligt af svenske og norske Sømænd, Emigranter, Haandværkere og Kropsarbeidere; mange af disse bosætter sig her; men det er ikke underligt at her ikke findes et eneste svensk Firma og kun et Par norske Skibsmæglere, da svenske og norske Varer saa lidet anvendes her.

Det var at vente, at Arbeidet paa vore Konsulater skulde aftage eftersom den svenske og norske Skibsfart paa Havnen minkede. Paamønstringerne var ogsaa kun 1 077 i 1896, og 970 Aar 1895 mod i Gjennemsnit 1 300 inden Manchesterkanalen aabnedes for Trafik, men Journalen for 1896 har 810 Nummere, mod 698 Aar 1895; 693 Aar 1894; 825 Aar 1893 och et Middeltal af 830 under Aarene 1886—92; og i Virkeligheden optager Arbeidet i det hele mere Tid. I de første ti Aar af min Tjenestetid her kom Far-

tøjerne i større Flaader og i en Del af Aaret, f. Ex. Januar, Februar, Juni og September var Sysselsættelsen med Expeditionen ringe, hvorimod Arbeidet nu er jevnere fordelt over alle Maaneder.

Harald Ehrenborg.

Middlesbrough.

Forretningsrørelsen i det Hele og fremfor alt den industrielle Virksomhed har i 1896 vist et mærkeligt Liv. Dette gjælder især Produktionen at Takjern, som inden Clevelanddistriktet oversteg den for 1895 med 103 429 Tons. Med forøget Forbrug og forminskede Lagere fulgte ogsaa en Stigning Priserne, dog ei i den Grad som man kunde have ventet.

Totalproduktionen af Takjern af alle Slags i Distriktet beregnes at have udgjort 3 162 308 Tons; og fandtes heraf paa Lager ved 1896 Aars Udgang 244 861 Tons, mod 305 669 Tons ved den modsvarende Tid 1895. Skibningen fra denne Havn i Aaret af

Takjern var	1 238 932 Tons
mod under 1895	985 092 —
og af forarbeidet Jern og Staal	498 654 —
mod under 1895	379 371 —

Saltindustrien synes nu at have vundet fast Fod inden Distriktet, og baade Produktion og Afskibning deraf viser en jevn Stigning.

Exporten fra denne Havn til Norge var

Takjern 14 487 Tons, Manufakturjern og Staal 4 533, Stenkul 4 225, Koks 938, Thomasfosfat 1 250, Salt 6 726 Tons.

Importen af Trævarer har under Aaret fuldt beholdt sit sædvanlige Omfang. Priserne derpaa steg hastigt mod Høsten, især for grov Props og firkantet Tømmer; men Efterspørgselen derfor viste snart Tilbagegang, hvorefter Markedet var flaut, og det er at antage, at Priserne vil gaa tilbage til det Niveau, hvorpaa det stod før Stigningen.

Riga-Sparrer synes stedse mere at fortrænge norsk og svensk Virke af modsvarende Slags, hvorfor Afskiberne bør søge at imødegaa Forbrugernes Fordringer, hvis de ønsker at bibeholde dette Marked.

Theodor Hornung.

Milford.

Uagtet Fiskeriindustrien har givet et særdeles gunstigt Resultat, samt at Antallet af de dertil benyttede Trawlers betydelig er forøget, viser Importen af Is en stadig Minskning, bevirket ved betydelig Tilvirkning af kunstig Is, hvis Benyttelse foretrækkes for importeret Naturis.

J. Phillips.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.,

No. 15.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1897.

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

Indberetning

til Departementet for det Indre om Forholdene i Tunesien, Malta og
Tripolis af de kommercielle Stipendiater Sigvard Batt og H. S. Ellefsen.

Tunis i Juli 1897.

Vi havde den Ære i August Maaned forrige Aar at tilstille det ærede Departement vor Indberetning om Forholdene i Tunesien, med Detaljer angaaende de offentlige Arbeider, Jordbrug, Søfart, Handel og Industri; i nærværende Indberetning har vi den Ære at komplettere disse Oplysninger over Tunesien, samt at fremkomme med vore kommercielle Rapporter over Forholdene i Malta og Tripolis.

Tunesien.

Offentlige Arbeider.

Siden Frankrigs Protectorat over Tunesien i 1881 er der til offentlige Arbeider, saasom Havneanlæg, Jernbaner, Veie, Fyrvæsen etc. etc., anvendt en samlet Sum af 134 Millioner Francs, og disse Arbeider fortsættes stadig i stor Scala.

A. Havneanlæg.

Som allerede bemærket i vor tidligere Indberetning havde, før den franske Occupation, de regjerende Beys fuldstændig forsømt Landets Havne; enkelte Kaie var anlagte paa grundt Vand i Bizerte, Porto-Farina, La Goulette og Sfax, men de var omtrent ubrugelige, og ikke et eneste af disse primitive Arbeider kunde paa langt nær sammenlignes med de gamle Anlæg fra den romerske Tid, hvorefter man fremdeles finder interessante Levninger i Carthago, i Sousse (Oldtidens Hadrumentum) og i Mahedia. De tunesiske Havne var i Virkeligheden blot aabne Rhed, mere eller mindre beskyttede af selve Naturen,

og Protectoratets første Omsorg var derfor fortrinsvis rettet paa Landets fire vigtigste Havne: Tunis, Sfax, Sousse og Bizerte, der ogsaa i den nærmest paafølgende Fremtid tog et betydeligt Opsving.

I de fleste nye Lande paa lavtstaaende Civilisationstrin foregaar Varetransporten til det Indre i Almindelighed langt lettere, end man skulde være fristet til at tro; Transportmidlerne er oftest meget enkle, og de Indfødte nøier sig med liden Betaling. Paa nogenlunde brugbare Veie er Transportprisen, enten med Kjærrer, paa Kamelryggen eller med Mulæsler, ikke synderlig højere end almindelig Jernbanefragt; nævnte Befordringsmidler har vistnok sine Ulemper som f. Ex. Uregelmæssighed og mindre betydelig Bæreevne, men i Begyndelsen tilfredsstiller de dog Behovet; noget af det vigtigste er at bringe de høie Losse- og Lasteutgifter i Havnene ned til det mindst mulige, og dette var ogsaa Hensigten med de her foretagne betydelige Havnearbejder.

Af de vigtigste iaar fuldendte Arbejder kan derfor nævnes Sfax's Havn, der blev høitidelig aabnet i Vaar; denne Havn, der er Gjenstand for en betydelig Trafik, besøges aarlig af henved 2000 Skibe, og er det vel ingen Tvivl om, at den nye Havn vil bevirke en betydelig Forøgelse, saameget mere som man snart vil begynde at udnytte de store Phosphat-Leier ved Gafsa, hvorfra Jernbane i 205 Klm. Længde til Sfax allerede er paabegyndt. Man har beregnet disse Phosphate-Leiers Rigdom til 30 Millioner Tons, og gjør man Regning paa at udvinde 300 000 Tons aarlig, der bliver at afskibe fra Sfax; saasnart denne Trafik kommer i Stand, vil norske Skibe her kunne finde Fragter.

Foruden denne Havn er Havneanlægget ved Bizerte færdigt og kostede 16 Millioner Francs; Tunis's Havn vil blive fuldendt iaar og Sousse til næste Aar. — Vi har i vor tidligere Indberetning havt den Ære at omtale de tekniske Detaljer vedrørende disse Anlæg; med Hensyn til Maaden, hvorpaa de udføres, kan nævnes, at Staten overdrager Arbejderne til private Selskaber mod at garantere disse 3 % Rente af de anvendte Bygningskapitaler; samtidig sker Driften halvt for Statens og halvt for Selskabets Regning, og man finder her dette at være et meget praktisk System.

B. Fyrtaarne.

Før 1881 eksisterede blot 3 Fyrtaarne; siden den Tid har man anskaffet 11 store Fyrtaarne, 29 Havnelys og 10 lysende Bøjer.

C. Jernbaner.

Siden vor sidste Indberetning er følgende to nye Linier aabnede for Trafik:

fra Tunis til Sousse og Kaïronan,
 „ — - Zaghouan;

sidstnævnte Linie har en Længde af 61 Klm.

D. Veianlæg.

Af flere Grunde har Udbedringen af Landets Veie ikke holdt Skridt med Jernbanebygningen; tildels var de Midler, hvorover man raadede til disse Arbejder, ikke saa betydelige som ønskelige kunde være, og desuden syntes man

at betragte Jernbaneinteresserne som mere overveiende. Større Beløb er nu bevilgede, og Veinettet, hvis Længde ved Slutten af indeværende Aar var 1400 Klm., kan nu øges med 250 Klm. aarlig.

Gjennemsnittsprisen pr. Klm. Veilængde var tidligere frc. 9 000, men er nu bragt ned til 6 000 frc., hvilket væsentlig skyldes den billige Arbeidsløn (Arabere og Italianere). Den Kapital, der er lagt i Veie her i Landet, andrager til omkr. 13 Millioner francs, og med en Udgift af endnu 3—4 Millioner vil man foreløbig tilfredsstille Befolkningens Behov. — Veienes Underhold koster Staten frc. 600 000 aarlig.

Før vi slutter dette Afsnit om de offentlige Arbeider, vil vi omtale

E. Vandledningen fra Zaghouan til Tunis.

Under Romernes Occupation af Landet anlagdes den kolossale Aquaduct, der førte Vand fra Zaghouans Fjelde til Carthago i en Længde af 90 Klm.; det var en Rende bygget af Sten, der gennemskar Fjelde og gik over Dale af indtil 12 Klm. Bredde; Aquaducten havde paa sine Steder en Høide af 20 Meter. Det meste af dette gigantiske Arbeide staar den Dag idag, er nu restaureret og fører Vand til Byen Tunis.

Restaurationsarbeidet kostede 13 Millioner Francs.

Jordbruget,

der endnu er lidet udviklet, kan blive af overordentlig Betydning, men Landets Fremtid i saa Henseende ligger fuldstændig i Europæernes Hænder; i Løbet af de sidste 10 Aar har Europæere, væsentlig Franskmand, anbragt betydelige Kapitaler her i Landet (omkr. 100 Millioner Francs) til Kjøb af Eiendomme, Beplantning af Vinmarker, Olivenskov etc. Det har vist sig at være meget vanskelig at faa de indfødte Arabere med paa det moderne Jordbrug med alle dets Forbedringer, da de, som alle Orientens Folkeslag, er ligegyldige og fanatiske samt har en fast Tro paa en uundgaelig Skjæbne.

Af de vigtigste Brancher inden Tunesiens Jordbrug kan nævnes:

A. Skovdrift.

Af Tunesiens samlede Fladeindhold, der er 11 à 12 Millioner Hectarer, er omkring $\frac{1}{2}$ Million bevokset med Egeskove, der er Statseiendom; dette Skovareal er vistnok ikke stort i Sammenligning med Scandinaviens Skove, men er det utvivlsomt sikkert, at Landet under den romerske Occupation var betydelig mere skovbevokset end nu er Tilfældet. Historien fortæller, at hele den romersk-afrikanske Provinds var som en eneste Have, der strakte sig lige til Marokkos Grændser i Vest; ifølge Sagnet gav den berberiske Dronning „Kahina“ Befaling til at lægge Landet øde for at støtte det nationale Forsvar, og herfra skriver sig muligens Legenden om den næsten totale Forsvinden af Tunesiens Skove.

Sandsynligvis har den store Egeskov i Khroumirie været uberørt af denne Vandalisme; denne Skov, der har en Udstrækning af 100 000 Hectarer, er den største i Landet. Skoven i Nefza har en Udstrækning af 25 000 og Skoven i Feriana en Udstrækning af 50 000 Hectarer; ifølge den sidste Forststatistik indeholder Skoven i Khroumirie omkr. $6\frac{1}{2}$ Million Egetræer.

Staten beskjæftiger sig directe med Skovenes Udnyttelse; før 1881 havde Beyens Regjering ikke tænkt paa at udnytte denne Rigdomskilde, og maatte man derfor begynde med at anlægge Veie til Transport; man mærker de Træer, der passende kan levere Egebark, og disse sælges hvert Aar ved offentlig Auction i Tunis. Den tunesiske Egebark skal være meget efterspurgt og exporteres væsentlig til Italien, Portugal og England. Tunesiens Skove leverede fra 1891—1894 48 000 Quintaux og kan i de følgende 6 Aar fremdeles levere 40 000 Quintaux, d. v. s. en Trediedel af hele Europas Forbrug.

Skovene leverer ogsaa Kork, der dog ikke exporteres i større Scala paa Grund af dens ringe Værdi og vanskelige Transportforhold; næsten al Kork benyttes paa Stedet af Fiskere til disses Redskaber. I vor tidligere Indberetning omtalte vi de betydelige Kvantiteter Sleepers, som Skovene leverer til Jernbanebygning her i Landet.

I Tidsrummet fra 1884—1894 er der anvendt til Udgifter og Underhold ved Skovene en Sum af frc. 2 330 000, medens Statens Fortjeneste i samme Tidsrum var frc. 3 367 000.

B. Vinranken.

I 1881 plantedes de to første franske Vingaarde her i Landet, den ene af Le Cardinal Lavignerie ved La Marsa og den anden af Mr. Géry ved Oued-Larga; før denne Tid fremstillede man ikke Vin i Tunesien; Vindruerne solgtes blot paa Markedet til direkte Forbrug. Den 1ste Januar 1885 fandtes der allerede 440 Hectarer Vingaarde og i 1895, altsaa 10 Aar senere, viser Statistiken, at det af Vinmarker optagne Areal er 6 088 Hectarer.

De tunesiske Vine er i Almindelighed af god Kvalitet, smuk Couleur og frisk Smag; de lider ikke under Transporten og holder sig godt, naar de er preparerede med Omhu; af Alcoholgehalt holder de fra 8 til 13^o og er saaledes en almindelig god Handelsvare; da Vingaardsarbejdere faaes til meget rimelig Betaling, kan Vin kjøbes her i Landet til billigere Priser end de fleste andre Steder. Den eneste Vanskelighed for Vindyrkere i disse Lande ligger i de klimatiske Forhold, mod hvilke man undertiden har at kjæmpe.

Som bekendt foregaar Gjæringsprocessen ved Microber, der er meget virksomme i en Temperatur af indtil 35^o Celsius; disse Microber dør imidlertid i en Temperatur af over 42^o, og hvis Gjæringsprocessen ophører, før Druesukkeret er forandret til Alkohol, bliver Vinen for sød og for mild samt forandrer sig let. Medens Indhøstningen af Druerne foregaar, er man undertiden plaget af de varme Vinde fra Ørkenen Sahara (kaldet Sirokko), der kan bringe Temperaturen op i over 40^o i Skyggen; dybe, underjordiske Kjældere er ingen tilstrækkelig Beskyttelse, da Gjæringsprocessen selv udvikler Varme, og i Tilfælde af høj Temperatur kan man altsaa ikke lufte ud. Erfaringen har vist, at almindelige Bygninger over Jorden er betydelig mere praktiske, da de lettere kan udluftes om Nætterne, der altid er kjølige i Tunesien.

C. Oliventræet.

Olivendyrkningen i Tunesien er ligesaa gammel som Historien, og var kjendt endog før den romerske Occupation; nu for Tiden er denne Gren af Jordbruget Landets fornemste Rigdomskilde. Der eksisterer omkring 12 Milli-

oner Oliventræer i Tunesien, fornemlig i de større Centrer Sousse, Sfax, Tunis og Grombalia (caïdat de Soliman), og er det af Frugterne af dette Træ, man faar den saa bekjendte Handelsvare Olivenolie. Tidligere fremstilledes den tunesiske Olivenolie næsten udelukkende af Arabere, der brugte liden Omhu i Fabrikationen, og som endog mishandlede Træerne; dette Produkt var derfor lidet kjendt udenfor Landet og solgtes væsentlig blot til Italien.

Nu for Tiden er de arabiske Oliemøller for en stor Del erstattede af moderne europæiske Fabrikker, og Følgen har været en betydelig Forbedring i Kvaliteten og et langt større Kvantum Olie udvundet af hvert Træ. Naar man reiser fra Sousse til Kairouan, vil man bemærke flere Kvadratkilometer beplantede med Oliventræer; det maa dog bemærkes, at ved Plantning af Oliven-skove begynder Træerne først at give Udbytte efter 10 Aars Forløb, og de giver sit Maximum først efter 20 Aar, men Jordbunden her i Landet er specielt skikket til denne Drift, saavelsom de klimatiske Forhold, og man betragter her disse Plantninger som en af de bedste Kapitalanbringelser.

Det er i Omegnen af Byen Sfax, at Olivendyrkningen har naaet sin højeste Grad af Fuldkommenhed; Arbejderne gjentages her 4—5 Gange om Aaret, og Træerne skjæres med Sag af dygtige Arbeidere, saa Lys og Luft let cirkulerer gennem Grenene. For at Træerne skal give det største Udbytte, maa der mellem hvert Træ være en Distance af 24 Meter, saa der altsaa ikke bliver mere end 17 Træer pr. Hectare; men disse vel placerede 17 Træer giver et ligesaa stort Udbytte som 100—120 Træer i det nordlige Tunesien. Fra Sfax til Tebessa, d. v. s. et Areal, der gennemskjærer Landet fra Havet til Grændsen af Algiers, er Jordbunden særdeles skikket til Olivendyrkning; over 1 Million Hectarer bedækkedes her tidligere af den romerske Skov. Dette Areal tilhører Staten, som ifølge Decret af 8de Februar 1892 har tilbudt det tilsalgs for fr. 10 pr. Hectare, paa Betingelse af Opdyrkning inden 4 Aar. Til Dato er der solgt omkr. 72 000 Hektarer til Europæere og Arabere.

D. Daddelpalmen.

Næst efter Oliventræet er Daddelpalmen af størst Betydning for Tunesiens Jordbrug; man exporterer for 8 à 900 000 frs.; men dette Beløb er dog blot en ufuldstændig Oplysning med Hensyn til Landets Produktion af Dadler, thi det meste gaar til indenlandsk Forbrug; Oasernes Indbyggere bytter sin Produktion af Dadler mod det nordlige Tunesiens Producter saasom Korn o. l. Man antager, at der i det sydlige findes omkr. 1 350 000 Daddelpalmer; dette Træ maa have megen Varme; Taage og Fugtighed virker skadelig, og derfor trives de ogsaa bedst i Ørkenens Oaser. Forbruget af Dadler stiger stadig i Europa, og den tunesiske Regjering søger at opmuntre denne Dyrkning her i Landet paa to Maader: ved at formindske den betydelige Udtørselstold, som de tidligere Beys havde ilagt dette Produkt, samt ved at fremstille artesiske Brønde i det sydlige.

E. Korn (Hvede og Byg).

I de nordlige Dele af Landet spiller Korndyrkningen en meget betydelig Rolle; man exporterer gennemsnitlig for 12 Millioner Francs aarlig og i gode Aar kan dette Beløb endog stige til 20 Millioner, for atter at falde til 6—7 Millioner i daarlige Aar.

Tidligere exporterede Tunesien betydelige Kvantiteter Byg til England og Belgien, men er denne Export nu næsten ganske ophørt af den Grund, at Frankrig i den Hensigt at støtte Kolonisterne, har ophævet Indførselstolden paa tunesisk Byg i franske Havne; den tidligere Told, der maatte erlægges var fr. 3 pr. 100 Kilo, og da det franske Marked saaledes er i Stand til at byde bedre Priser, er Priserne støgne her i Landet, hvilket derimod ikke er Tilfældet i andre bygexporterende Lande.

England køber fremdeles tunesisk Byg i mindre Partier, da Kvaliteten findes at være meget god til Fabrikation af de bedre Ølsorter.

F. Alfa. Vi tillader os at omtale denne Artikel nærmere i vor Indberetning over Tripolis, hvorfra Alfa exporteres i betydelige Kvantiteter. Man exporterer ogsaa denne Vare fra Tunis, men i mindre Maalestok, og næsten udelukkende til England. Denne Produktion gaar mere og mere tilbage paa Grund af Concurance med Scandinavien, der leverer Træmasse til Papirfabrikation; det maa dog bemærkes, at de engelske Fabriker til de bedre Papirsorter fremdeles køber Alfa fra Tunis, Algiers og Tripolis.

G. Tobaksdyrkning er Regjeringsmonopoli i Tunesien, og man har hidtil blot produceret i mindre Scala til indenlandsk Behov; man er nu ifærd med at studere Spørgsmaalet om en videregaaende Tobakdyrkning med Export for Øie, og en Commission er udnævnt for at undersøge de Steder, der er bedst skikkede til denne Drift.

Med Hensyn til Jordbruget i Nordafrika i sin Almindelighed, spiller de climatiske Forhold en overordentlig Betydning, og ved et Sammentræf af uheldige Omstændigheder, som f. Ex. Tørke, Sirokko og Græshoppesværme kan $\frac{3}{4}$ af hele Landets Grøde gaa tabt. Efter to paa hinanden følgende daarlige Aar gjør man sig nu iaar gode Forhaabninger om en rig Høst, da man iaar har haft tilstrækkelig Regn og ikke betydelig Varme; det maa dog omtales, at Landet iaar har været hjemsøgt af Græshoppesværme, der dog for det meste er jagede bort fra de opdyrkede Egne. Man kan gjøre sig en Ide om den Fare, der truer Jordbruget fra denne Kant, naar man hører, at disse Sværme er saa kompakte, at de skygger for Solen og det i flere Timer, samt at en Græshoppe lægger flere Tusind Æg. Græshopperne selv gjør ingen Skade paa Markerne, men deres Afkom, de saakaldte „Criqueus“ opspiser alt, som de finder paa sin Vei; disse Criqueus kommer væltende som en Flod af indtil flere Kilometers Længde og indtil 30 Cm. Høide; naar de passerer gennem en Hvedeaager, er der absolut intet tilbage; selve Halmen er opspist til Jordskorpen. Det, man for enhver Pris maa forhindre, er, at Græshopperne lægger sine Æg i de opdyrkede Marker, hvilket ikke er vanskeligt, naar man har tilstrækkeligt Mandskab.

F æ d r i f t.

A. Faareavl.

Faareavlen har vist sig at være en fordelagtig Speculation i Tunesien, og for at opmuntre samme har den tunesiske Regjering, ifl. Decret af 19de Marts 1893, taget forskjellige Dispositioner baserede paa at lette fordelagtige Kryds-

ninger med en Faarerace, der i den senere Tid er indført i Tunesien; denne Faarerace, der her gaar under Navnet: „mouton à queue fine“ (i Modsætning til den oprindelige Race: „mouton à grosse queue“) opnaar betydelig bedre Pris paa Markedet, da Kjødet er af bedre Qualitet og Ulden finere og længere end Tilfældet er med den ældre Faarerace.

Alt tyder forøvrigt paa, at Nordafrika og specielt Tunesien paa Grund af sit mere maritime Climat i en ikk fjern Fremtid vil komme til at spille en betydelig Rolle med Hensyn til Export af Lam til Europas store Byer; thi paa Grund af Climatet fødes Lammene her nogle Maaneder tidligere end i Europa, og vil de saaledes ganske naturlig blive en betydelig Exportartikkel til de store europæiske Centrer, der har let og directe Forbindelse med Tunesien.

B. Gjeden er den arabiske Befolknings sidste Redning i Tilfælde af et Aar med stærk Tørke; medens alle andre Husdyr dør af Sult, kan Gjeden leve af den vilde Plantevegetation, der her bedækker store Arealer, og som ikke kan tjene til Føde for f. Ex. Kreaturer og Faar. Gjeden giver god Fortjeneste ved Salg af Gjedekid og Melk, samtidig som dens Skind udgjør en betydelig Exportartikkel.

C. Heste.

Det er i Europa en almindelig Antagelse, at Araberen er en udmærket Hesteopdrætter; men ogsaa paa dette Omraade staar han langt under sit Ry. Man kan til Nød omtale enkelte rige Arabere, der gjør en Undtagelse herfra, men de er faa i Sammenligning med den store Masse. Naar man undtager den Aarstid, da Græsgangene er grønne, giver Araberne sine Heste daarlig Næring, og det gaar endog saa vidt, at en velstelt og godt udseende Hest i det Indre af Landet bliver betragtet med Beundring af de Indfødte, der ikke forstaar de physiologiske Love, og som pleier at ride Hestene for unge, hvilket selvfølgelig virker ødelæggende.

Smukke velstelte Dyr tilhører næsten altid Europæere; Racen omtales som god og med Omhu og Røgt opnaar man vakre Exemplarer, der godt kan forsvare sit Ry.

D. Kreaturer.

Man har i længere Tid gjort Forsøg paa at acclimatisere Kreaturer fra Schweiz og fra Italien, men Resultatet lader ikke til at have været gunstigt; de tunesiske Græsgange, der er meget frodige i Regntiden, tørker om Sommeren fuldstændig ind, og det bliver da meget vanskelig at skaffe Dyrene Føde; som Følge heraf er frisk Melk om Sommeren knap og daarlig, og Forbruget af condenseret Melk er derfor betydelig her i Landet. Det maa dog bemærkes, at frisk naturlig Melk er baade god og billig, saa længe Græsgangene er grønne.

Arabisk Industri.

Af de Indfødtes Industri er Textilindustrien den betydeligste, og den samlede Produktion af textile Varer ansættes til omkring 1 400 000 til 1 600 000 Francs, hvorpaa maa betales en Skat af Frs. 6.25 % til Statskassen.

A. Tæpper.

Den tunesiske Tilvirkning af de for sin Skjønhed og Soliditet saa bekjendte orientalske Tæpper er for Byen Kairouan en betydelig Industrigren; Fabrikationen foregaar i de arabiske Familier, hvis kvindelige Medlemmer næsten udelukkende befatter sig med dette Arbeide. Som en Mærkværdighed kan nævnes, at man i de moderne Tæpper fra Kairouan gjenfinder de samme Motiver som i de gamle coptiske Tæpper fra Historiens første Aarhundreder.

Til hver Kvadratmeter Tæppe gaar 2—3½ Kilo Uld; Arbeidet foregaar meget langsomt og behøves ofte 5 Dage paa 1 Kilo Uld; til at fuldende de mindste Tæpper behøves mindst 14 Dage, og til de større 3—4 Maaneder. Gjennemsnitsprisen pr. Kvadratmeter er 6—15 frc. Der findes i Kairouan 400 Familier med 1 000 à 1 500 Vævestole, der befatter sig med denne Industri, og har Beløbet af exporterede Tæpper fra Kairouan i de sidste Aar været 250 000—270 000 frc. aarlig.

Man tilvirker ogsaa Tæpper andre Steder, men disse er af en anden Genre; Djerid-Oasen producerer aarlig 8 000 Tæpper til Værdi af 240 000 frc., og Djerbas Produktion værdsættes endog til aarlig 400 000 frc.

Producter af den arabiske Industri sælges i Byerne (især i Tunis) en detail af jødiske og arabiske Kjøbmænd, hvilke især efterstræber den store Strøm af Turister, der hver Vinter besøger Orienten; som almindelig Regel bør det erindres, at ¼ til ⅕ af den oprindelig forlangte Pris i Almindelighed bliver antaget af disse Kjøbmænd.

B. Silkeindustrien florerer især i Byen Tunis, hvor man antager, at 4 000 Mennesker lever af denne Industri; de Artikler, der hovedsagelig fabrikeres, er Tørklæder, Lommetørklæder, Bælter, Slør etc. etc.; Tøjerne farves her i Landet og især i Byen Sfax, der alene farver 23 000 Stk. aarlig. Man forlanger absolut, at Tøjerne skal farves med Indigo, hvilket Farvestof faaes til billig Pris i Tunesien; man har forsøgt at indføre blaa Silketøier, der var farvede i Udlandet, men Forsøget faldt uheldig ud.

C. Chéchia kaldes den røde Fez, der er det almindelige Hovedplag i alle de Lande, der er eller har været under den muhamedanske Domination; en Muhamedaner betragter dette Hovedplag med næsten religiøs Respect, og selv om han forresten gaar klædt efter sidste Parisermode, beholder han dog altid sin Chéchia.

Den tunesiske Chéchia fabrikeres af fin australsk Uld og var tidligere en meget betydelig Exportartikel, men er nu gaaet adskillig tilbage; det er især Algiers, Malta, Grækenland, Tyrkiet, Ægypten og Tripolis, der køber denne Vare; den væsentligste Grund til denne Industrigrens Tilbagegang er europæisk Concurance, thi Østerrige fabrikere nu denne Artikkel til betydelig billigere Pris, men i lang Tid fik den østerrigske Chéchia intet Indpas i Tunesien, trods sin Prisbillighed, saa længe ikke den her gjængse Form og Farve fuldstændig efterlignedes; dette er atter et Bevis paa, at det er til ingen Nytte at ville forsøge at paatvinge sine Produkter; man maa nøie sætte sig ind i Landets Behov og Sædvaner og levere Artikler, der passer til Befolkningens Smag.

D. Garveribedriften har tidligere været en betydelig Industri i Tunesien, og garvet Læder fra Kairouan var i Orienten ligesaa velrenommeret som det marokanske; for Øieblikket findes der i Kairouan 10 Garverier, der tilsammen producerer for henved 250 000 i Læder, hvoraf en Del exporteres.

I Tunesien forarbejdes især Faare- og Gjedeskind, derimod ikke meget Oksehuder.

E. Kurvefletning af Palmeblade er en betydelig Industrigren i det sydlige Tunesien; Bladene spaltes i tynde Remser og flettes til de mest forskellige Gjenstande. Af Alfa flettes ogsaa Tougværk, Matter, Kurve etc. etc., hvoraf især Tougværk exporteres.

F. C e r a m i q u e.

Det vigtigste Centrum for denne Industri er Nabeul, hvor den aarlige Produktion beløber sig til omkr. 120 000 frc.; man fabrikkerer Krukker, Fade, Assietter, Rør, Pottter etc. etc. Nabeulartikler sælges pr. Kamel-Last; Concurrenzen med Europa bliver mere og mere følelig, men denne Industri er dog fremdeles blomstrende i Nabeul.

G. S æ b e.

Den arabiske Sæbefabrication er af en vis Betydning; denne Vare fabrikkeres i Tunis, Sousse, Sfax og Kairouan til indenlandsk Forbrug samt for Export til Tripolis.

H. Tjære fabrikkeres af Araberne paa en meget primitiv Maade, og hele Produktionen sælges her i Landet; denne Artikkel bruges til at bestryge Kamelerne om Vaaren for at beskytte dem mod Insecter, til Tjæring af Baade etc.; det hele Forbrug er omkr. 700 000 Liter aarlig til en Værdi af 140 000 frc.

I. T o b a k.

Som tidligere omtalt er Tobakstilvirkning Statsmonopol. Regjeringens Fabrik anvender 327 Arbeidere, og den daglige Gjennemsnitsproduktion er 370 Kg. Snustobak, 1250 Kg. Røgetobak og 270 000 Cigaretter. Man køber adskillig udenlandsk Tobak, især i Algier og i Belgien, men Projektet er nu oppe at dyrke Tobak i større Skala her i Landet.

E u r o p æ i s k I n d u s t r i.

A. O l i v e n o l i e.

Fabricationen af Olivenolie har altid været en af Tunesiens vigtigste Industrigrene, der forresten stedse har vist sig at være den væsentligste Rigdomskilde for de Folkeslag, der efter Tur har beboet dette Land. Tunesiens samlede Produktion af Olivenolie er aarlig omkr. 200 000 Quintaux til en Værdi af 15 Millioner Francs; der eksisterer endnu paa denne Vare en Udførselstold af frc. 12.37 pr. 100 Kg., der dog med Tiden vil forsvinde. Priserne varierede iaar mellem 100 til 110 frc. pr. 100 Kg. f. o. b. iberegnet Udførselstolden.

B. Vinproduktionen var i 1895 omkring 171 000 Hectoliter; paa Grund af Tørken i 1896 fik man blot 120 000 Hectoliter. Det meste af dette falder paa de røde Vine, men man fabrikerer ogsaa hvide Vine og Muscatvine af udmærket Kvalitet.

C. Fiskerierne.

Fiskeribedriften er af overordentlig Betydning for Tunesien, og 60 000 Mennesker finder herved Livets Ophold. Den tunesiske Kystlængde (iberegnet Øerne) er ikke mindre end 1 300 Kilometer, og Kysterne frembyder et høist forskjelligt Skue paa de forskjellige Steder af Landet. I det nordlige lige til le Golf de Tunis er Kysten steil og klippefuld med faa Indskjæringer; Søen er næsten altid i Oprør, og Fiskerne frygter meget dette Strøg. Paa den anden Side af Cap Bon faar Landskabet et helt andet Udseende, og lige til le Golf de Gabès i det sydlige strækker sig flade Sandbanker langt ude i Havet; det er omkring Kysterne af le Golf de Gabès, at de fleste Fiskere holder til.

Idet vi gaar over til de forskjellige Centrér, hvor der fiskes, kan nævnes:

1. Tabarka, beliggende paa den nordlige Kyst; før den franske Occupation var Fiskerierne her saa lidet kjendte, at Beyens Regjering havde glemt at indkræve den Skat af 25 %, der endnu maa erlægges af al Fisk, der bringes i Land og sælges. I Marts Maaned kommer her store Sardin og Ansjovis-Stime, og Byen Tabarka bliver fuld af Liv; Fisket varer til August, ved hvilken Tid Stimene atter forlader Kysterne. Statistikken for 1894 udviser for Tabarka:

Baa-Mand- de. skab.	Kvantum.		Værdi.		Totalværdi.
	Ansjovis.	Sardiner.	Ansjovis.	Sardiner.	
123 990	330 000 Kg.	454 000 Kg.	231 000 franc.	136 000 franc.	367 000 franc.

I le Golf de Tunis fiskes ligeledes Ansjovis og Sardiner, og udviser Statistiken for 1894:

Baa-Mand- de. skab.	Kvantum.		Værdi.		Totalværdi.
	Ansjovis.	Sardiner.	Ansjovis.	Sardiner.	
200 1 250	465 000 Kg.	115 000 Kg.	310 000 franc.	34 000 franc.	344 000 franc.

2. Bizerte.

Havnen ved Bizerte er uden Tvivl den mest storslagne i hele Middelhavet, hvad selv de naturlige Omgivelser angaar; fra Havet kommer man gjennem en liden Kanal ind i en Indsø med maleriske Omgivelser, kaldet „le lac de Bizerte“, der har 50 Kilometer i Omkreds, og som næsten overalt er 13 Meter dyb; denne Indsø, hvis Fladeindhold er 30 000 Hectarer, kunde gjerne rumme alle Landes Flaader paa en Gang.

Fiskerierne i le lac de Bizerte er meget betydelige, og Fisk sendes i Is til Marseille og endog til Paris; man fisker især store Middelhavsfisk, og Fangsten foregaar paa følgende Maade. Udgangen fra Søen afspærres med Net, der fører ind til store Fiskebur; Fisken gaar ind i Søen for at gyde fra 1ste

—15de Mai, og i Løbet af denne Tid er Passagen aaben; efter Gydningsen søger Fisken atter ud i Havet og fanges i Fiskeburene. Indsøen, der saaledes stadig faar frisk Forsyning fra Havet, er altid rig paa Fisk, og man behøver aldrig anden Fangstmaade for at gjøre et rigt Fiske.

Man fisker ligeledes paa hele Kysten, ved Sousse, ved Monastir etc., men Fiskerierne er dog i Særdeleshed betydelige i le Golf de Gabès.

Som bekjendt er Gabès Sydtunesiens Havn; de flade vidtstrakte Sandbanker strækker sig her 300 Kilometer ud i Havet, og i denne Distance fra Kysten finder man blot en Dybde af 100 Meter; Fiskerierne foregaar her paa en meget primitiv og let Maade, idet Naturen selv yder saa mange Lettelser, at Fiskerens Rolle næsten bliver en Biting. I dette lunkne Vand, der aldrig oprøres af Storme, findes Millioner af Fisk af de mest forskellige Arter, fra de mindste til de største. Fisket foregaar, som nævnt, paa en meget simpel Maade, idet man afstænger større Strækninger med Gjerder af Siv og Palmeblade; naar Ebben indtræffer (der i Gabès er omkring 2 Meter), bliver Fisken ganske naturlig liggende igjen, og denne Fangstmaade giver udmærkede Resultater. I le Golf de Gabès findes omkring 1 200 Fiskerier.

Totalværdien af de tunesiske Fiskerier beløber sig aarlig til omkr. 1 500 000 Francs.

D. Svampefiskerierne.

Den vidtstrakte flade Sandbund i le Golf de Gabès er ogsaa for en stor Del bedækket med Svampebanker, hvis Udnyttelse beskæftiger et stort Antal Fiskere; jo længer man kommer mod Øst, jo bedre synes Svampenes Kvalitet at blive. I le Golf de Gabès varierer Priserne mellem 10—15 fr. pr. Kilo, medens Svampene i Syrien kan opnaa en Pris af flere hundrede Francs.

De tunesiske Svampe er grove og solide og fiskes paa de forskjelligste Dybder; man har dog ikke fundet noget praktisk Middel til at fiske paa større Dybder end 35—40 Meter, og derfor har en stor Del af Golfen aldrig været undersøgt. Araberne fisker blot paa lavt Vand og ved absolut Vindstille, medens Europæerne fisker paa større Dybder ved Hjælp af et Instrument, kaldet „Speil“, bestaaende af et lukket Rør med Glas i nederste Ende og aabent oven til. — Regjeringen afkræver hver Baad en Skat, der varierer ifølge Fangstmaaden fra 75 til 1 500 fr. pr. Baad.

Totalværdien af de tunesiske Svampefiskerier beløber sig til aarlig henved 1 150 000 fr.; der anvendes omkr. 1 500 Baade med en Besætning af 4 500 Mand.

E. Is.

Der findes i Tunesien 9 Isfryserier til Fabrikation af kunstig Is; Byen Tunis har 5, der kan levere 26 Tons Is pr. Dag. Isfryserier findes ligeledes i Sfax, Sousse, Gabès og Bizerte. Prisen paa Kunstis gik forrige Aar ned til fr. 5 pr. 100 Kg. paa Grund af den store Concurance, men er nu ved Sammenslutning af Isfryserierne kommet op i fr. 8 pr. 100 Kg.

Norsk Blokis har ikke været forsøgt i Tunis, men er det sandsynligt, at en Forretning i norsk Is vil blive startet her til næste Aar, da vi i Princippet har solgt en Ladning til Læverance næste Aar.

Søfart.

Paa Grund af Tunesiens heldige Beliggenhed i maritim Henseende har Forbindelserne med Udenverdenen altid været livlige; følgende Statistik udviser Trafikken forrige Aar:

Indgaaet.

Havne.	Skibe.	Tonnage.	Udskibet.
Tabarka	305	69 668	3 400
Bizerte	343	89 302	16 657
Tunis	1 365	594 195	141 809
Sousse	1 092	263 206	35 554
Sfax	2 098	215 804	19 164
Gabés	672	198 135	11 932
Andre	3 223	580 454	15 493

Udgaaet.

Havne.	Skibe.	Tonnage.	Indlastet.
Tabarka	285	68 840	7 060
Bizerte	339	89 169	3 451
Tunis	1 359	591 888	69 473
Sousse	1 087	261 961	38 061
Sfax	2 099	215 573	26 035
Gabés	672	198 122	10 869
Andre	3 234	579 093	33 913

De faa norske Skibe, der besøgte Tunesien, kom med Trælaster fra Østersøen, og med Kul fra England.

Havneudgifter for Skibe er:

- I Tunis: 1) droit de port de canal et d'abri
30 centimes pr. Reg. Ton (Lodspenge iberegnet).
50 — — — Varer.
2) droit sanitaire frc. 95.
3) Vandtaxt frc. 4 pr. Skib.
4) Fortøining „ 20 „ —
5) Passagerer 1ste Kl. frc. 4
— 2den „ „ 3 } pr. Passager.
— 3die „ „ 2 }

Der findes ingen Konsulatafgifter at betale, da der ikke findes norsk-svensk Konsulat i Tunis; et Vicekonsulat eksisterer i Havnestaden La Goulette, og har den derværende norsk-svenske Vicekonsul faaet Tilladelse til at bosætte sig privat her i Tunis.

I Bizerte beløber Havneudgifterne sig for et Skib paa 1 000 Tons til omkr. 100 Frs. ialt; denne store Havn, der er dyb nok til de største Skibe, ligger godt placeret for Indtagning af Kul; flere hundrede Skibe, der passerer Middelhavet i Retning af Malta, passerer i Sigte af Bizerte hver Maaned.

I Sfax 1) droit de pilotage, d'abri et de stationnement:

3 Centimes pr. Reg.-Ton pr. Dag (Minimum 10 Dage),

2) Vandtaxt Frc. 1 pr. Ton Vand.

3) Fortøjning er fri et vist Antal Dage efter Skibets Tonnage, som følger:

Dampskib	1	Dag	pr.	200	Tons
Seilskib	1	—	—	40	—

bliver Skibet liggende længer betales efter Fritidens Udløb 10 Centimes pr. Reg. Ton pr. Dag.

4) Lodspenge udenfor Havnen:

om Dagen Frc. 10,

- Natten - 15.

Lodspenge om Natten i Havnen:

for Skibe af indtil 300 Reg. Tons Frc. 10

- — fra 301—800 — - 15

- — over 800 — - 20

5) Passagerer 1ste Kl. Frc. 3

— 2den - - 2 } pr. Passager.

— 3die - - 1

Handel.

Som vi havde den Ære at omtale i vor tidligere Indberetning, udkom der den 28de September forrige Aar fra Son Altesse le Bey de Tunis et Decret, der fastsatte en ny og høi Toldtarif ved Import af Varer fra de Lande, der ikke havde nogen Handelstraktat med Tunesien (enkelte Producter som Sukker, Caffé etc. var undtagne.)

Denne nye Tarif traadte i Kraft den 15. Oktober f. A. men kom ikke til Anvendelse paa de fleste europæiske Stater, der næsten alle enten havde gamle Handelstraktater med Tunesien eller opnaaede af den franske Regjering at blive behandlede som „den mest begunstigede Nation“. — England har en perpetuel Traktat med Tune-ien, som det ikke synes at ville forandre og hvorefter blot skal erlægges den almindelige Told af 8 0/0 ad valorem; alle de andre europæiske Stater, der havde gamle Handelstraktater med Tunesien, (Norge blandt andre) har af Frankrig ladet sig bevæge til at revidere disse mod Løfte om at blive behandlede som „den mest begunstigede Nation“. England er den eneste Stat, der ikke vil gaa ind paa nogen Revision, og saa længe det varer, kan der altsaa ikke blive nogen Forandring for de andre Lande

heller, der alle (Frankrig iberegnet) fortsætter at betale samme Told: 8 % af valorem for faste og 10 % for flydende Varer.

Der findes ogsaa Exporttold paa enkelte tunesiske Varer, hvilken Told dog med Tiden vil forsvinde, f. Ex.

Dadler	fra 0.75 til frs. 12 pr. 100 kg. efter Kvaliteten
Vadskede	frs. 37.50 pr. 100 kg.
uvaskede	— - 18.60 - — -
Olivenolie	frs. 12.37 pr. 100 kg.
Skind	fra frs. 7.50 til 9.90 pr. 100 kg.
Fisk	frs. 0.97 pr. 100 kg.
etc.	etc.

Toldbodens Indkomster var i 1895:

for Exportvarer	frs. 1 383 000
- Importvarer	- 2 216 000

Totalværdien af Tunesiens Handel stiller sig i 1895 og 1896 som følger:

1) Export:

Værdi for 1895	frs. 41 246 887
— - 1896	- 34 507 532

Difference frs. 6 739 355 mindre end foregaaende Aar; dette kommer deraf, at Aaret 1896 var mindre godt paa Grund af stærk Tørke.

2) Import:

Værdi for 1895	frs. 44 085 945
- - 1896	- 46 444 548

Difference frs. 2 358 603 mere end foregaaende Aar.

A. Export.

Da Tunesien især er et agerdyrkende og jordbrugende Land tilhører de Produkter, der exporteres, fortrinsvis denne Kategori.

- 1) Levende Dyr. Kreaturer og især Okser indtager en betydelig Plads i Tunesiens Export; Frankrig og Algiers tager for 2 Millioner Francs pr. Aar. Af andre Dyr, der exporteres kan nævnes Heste, Mulæsler, Faar, Grise etc., væsentlig til Frankrig, Algiers og Italien.
- 2) Ben og Horn kjøbes af Italien for frs. 80 000 aarlig.
- 3) Fisk exporteres for omkr. 1 Million francs til Frankrig og Italien. Saltet „Thon“ (stor Middelhavsfisk) sælges til en Gjennemsnitspris af frs. 50 pr. 100 kg. og nedlagt i Olie til frs. 150 à 170.
- 4) Svampe exporteres for en Værdi af omkr. 1 Million francs.

- 5) Korn udgjør en betydelig Del af den tunesiske Export; Frankrig køber næsten alt, 90 $\%$, til en samlet Værdi af henved 15 Millioner francs, fordelt saaledes:

		1895	1896
Hvede	frs.	9 914 370	9 735 616
Mais	-	200 000	26 656
Byg	-	3 764 453	2 964 056
Havre	-	359 842	157 716

Tunesien indfører derimod Mel, da der ikke findes Møller her i Landet.

- 6) Dadler exporteres for omkr. 1 Million, hvilken Export efter al Sandsynlighed vil stige betydelig i Løbet af nogle Aar paa Grund af det store Forbrug i Europa.
- 7) Olivenolie exporteres for 7—8 Millioner aarlig; i 1896 exporteredes paa Grund af daarligt Aar blot for 4 250 000 frs.; superfin Olivenolie koster her 70 centims pr. kilo.
- 8) Vine. Exporten af tunesiske Vine beløber sig til omkring 2 Millioner francs aarlig, og Prisen varierer mellem 15—18 francs pr. Hektoliter; efter Fagmænds Udtalelser skal Jordbunden i Tunesien være bedre skikket til Vindyrkning end i Algiers.
- 9) Kork sælges for Export til frs. 45 pr. quintal i prepareret Stand, pakket i Baller, frit leveret paa Kaïen i Tabarka; denne Vare købes af Italien, men ikke noget af Betydning.
- 10) Egebark exporteres til Italien for omkr. 1 500 000 frs. Gjennemsnitsprisen er omkr. frs. 13.50 pr. quintal.
- 11) Uld. Prisen paa vadsket Uld er 180—200 frs. pr. 100 kg.; denne Artikkel er ikke længer saa betydelig som tidligere. — I 1887 exporteredes for over 1 Million, men nu er Exporten gaaet ned til omkr. 120 000 frs. aarlig.
- 12) Tæpper. Orientaliske tunesiske Tæpper exporteres for over en Million pr. Aar; Tæpper fra Kairouan for 250 000.
- 13) Chéchias af fin Kvalitet exporteredes i 1896 for 558 250 frs.
- 14) Sæbe — — - 182 000 -
- 15) Lervarer — — - 70 000 -
- 16) Bijouterie — — - 50 000 -
- 17) Zinkmalm (Calamine) købes især af Belgien; denne Malm har en Gehalt af 45—50 $\%$ og sælges i Antwerpen til 70—80 frs. pr. Ton; man exporterer omkr. 10 000 Tons pr. Aar.
- 18) Skind exporteres aarlig i følgende Kvantiteter:
 4 000 quintaux Okse, Heste, Kamel og Æselhuder
 2 à 3 000 — Faarehuder.
 2 à 3 000 — Gjedefuder.

- 19) Vindruer og anden Frugt modnes i Tunesien tidligere end i Europa, og er dette derfor en Artikkel, som i den senere Tid har lagt Beslag paa adskillig Opmærksomhed; det store Jernbaneselskab Paris—Lyon—Mediterranée har organiseret en speciel Service for Frugtsendesser til Paris under denne Saison.

B. I m p o r t.

Det vilde blive for langvarig her at omtale alle de Artikler, der importeres til Tunesien, og vil vi derfor blot holde os til de Varer, der interesserer eller vil kunne interessere den norske Handel.

Trælast importeres her i Landet for 1 500 000 à 2 Millioner francs, hvoraf det meste kommer fra Sverige; det største herværende Trælastfirma har ogsaa havt norsk Last og var meget tilfreds med Kvaliteten, men beklagede sig over, at Træet havde for meget Vankant.

Vi tillader os at give nedenstaaende Specifikation over de Dimensioner og Kvaliteter, der passer for det tunesiske Marked; som man vil bemærke, er det især de daarlige Kvaliteter der gaar her. De norske Sagbrug, til hvilke vi indsendte Specifikationer, kunde heller ikke levere en hel Del af disse Dimensioner, der alle holdes af et svensk Sagbrug, der har Filial her paa Pladsen:

Uhøvlet Last:

3 × 9 Furu	3die, 4de og 5te Kvalitet
3 × 8 —	usorteret
3 × 4½ —	— og 5te —
3 × 3 — og Gran	—
3 × 6 —	— og 5te Kvalitet
2½ × 7 — og Gran	—
2½ × 6 — —	— og 5te Kvalitet
2½ × 2½ Furu	—
2¼ × 3 —	—
2 × 3 Gran	—
1¾ × 6, 4½ og 3 Furu	—
1½ × 9, 6, 4½ og 3 Furu	—
1 × 9 og 8	—
1 × 1 og 2 Gran	—
(1 × 1 i Længder paa 2, 2½, 3, 3½ og 4 meter)	
¾ × 9 og 8 Furu	usorteret
½ × 9, 8 og 7	—
¼ × 1 Gran.	—

Høvlet Last:

1¼ × 5 og 4½ Gulvbord
1 × 5 - 4½
1½ × 6 - 4½
¾ × 5 - 4½
½ × 5
¾ × 1½ til Persiennet i Længder paa 40, 60, 80 cm., 1 m, 1 m. 20.

Fra Canada ankom ifjor en Ladning Planker 3×9 , der var betydelig billigere end skandinavisk Træ, men ogsaa af daarligere Kvalitet.

Færdige Huse. Vi har faaet ned et Prøvehus, der er opført ved Badestedet Hammam-Lif, nær Tunis, hvor Villabygning i den senere Tid har været livlig. Man frygter her, at de varme Ørkenvinde (Sirokko) skal have en skadelig Indflydelse paa disse Træbygninger, som Norge nu sender til de fleste tropiske Lande; men naar det viser sig, at de godt udstaar Klimatet her i Landet, vil disse Huse ganske vist kunne finde Afsætning paa Grund af den forholdsvis billige Pris.

Fisk (saltet, tørret eller røget) importeres fra Frankrig og Italien til en Værdi af omkr. 150 000 frs. Af Tørfisk sælges mest New-Foundlandsk og Islandsk paa Grund af de billige Priser, der iaar varierede fra 31 til 42 francs pr. 100 kilo cif Bordeaux eller Cette, medens Prisen paa norsk Klipfisk var M. 23.50 pr. Balle à 45 kg. cif Liverpool (hvilket svarer til omkr. frs. 65 pr. 100 kg.); denne Vare kjøbes især af de lavere Klasser, for hvilke Kvaliteten har mindre at betyde. Vi har forsøgt at indføre benløs Klipfisk i Blikboxe og placerede nogle mindre Partier, men Prisen er for høi til, at der kan blive Tale om større Forbrug.

Øl brygges her i Landet af et Ølbryggeri, men Kvaliteten er meget slet, hvorfor ogsaa denne Vare importeres i betydelige Kvantiteter fra Frankrig; Forbruget af denne Artikkel er i den senere Tid steget betydelig; i 1895 importeredes for 80 000 frs. og i 1896 for 140 000 frs., altsaa næsten det dobbelte.

Der sælges næsten udelukkende Øl paa Fad; to store franske Bryggerier har oprettet Ølhalle her i Tunis, der viser sig at være en udmærket Forretning, og disse Ølhalle forsyner hele det Indre af Landet med Øl paa Fad, og Salg af Flaskeøl, der tidligere var betydeligt, er nu ganske ophørt. Vi har dog i Løbet af et Aar importeret omkr. 200 Kasser Øl fra Norge, der serveres paa enkelte Cafeer i Tunis, samt findes tilsalgs hos Colonialhandlere i Tunis og i de andre Byer i Tunesien.

Et finere Bryggeri, anlagt efter tysk Mønster og i stor Skala, vilde sandsynligvis blive en god Forretning her i Tunis.

Condenseret Melk importeres aarlig for omkring 50 000 frs. Hidtil har man kun havt sukret Melk, men nu sælges den usukrede norske Melk „Viking“ en detail over hele Tunesien; den udholder godt Klimatet og Publikum finder at den i Smagen staar over den schweiziske Melk.

Marmor leveres af Italien (Carrara) til meget lave Priser; her findes ogsaa Marmorbrud i Tunesien, men paa Grund af vanskelige Transportforhold kan de ikke konkurrere med Italien. Man kjøber omtrent udelukkende Plader til Trappetrin, Balkoner, Gulvflise etc. etc. til en Værdi af 180 000 frs. aarlig. Af raa Marmor indførtes forrige Aar blot for 687 francs og af skulpteret for 26 673 frs.

Hvis man i Norge kunde lægge sig efter Masseproduktion af raat sagede hvide Marmorplader, vilde man i hele Orienten finde et ret betydeligt Marked; Marmoren maa være hvid og saa haard, at Pladerne ikke risikerer at brækkes. Prisen cif Udlosningssted i Orienten maa være billigere end Carrara, da man fra sidstnævnte Sted har den Fordel at kunne faa Marmorplader i mindre Partier samt hurtigere expederede.

Af de Prøver vi her foreviste af norsk Marmor, interesserede blot den hvide, der befandtes at være meget smuk, men vel blød i Massen, og desuden var Prisen for Plader for høi.

Fyrstikker. Dette er en betydelig Importartikkel; i 1896 indførtes for 200 000 frs., især italienske Voxstikker, der sælges en detail til 5 centimes pr. Æske à 160 Stikker. Man sælger ogsaa Fyrstikker af Træ, især de saakaldte „Parlor-Matches“, der kommer fra Belgien og Østerrige. Den norske Vare er for god og for dyr for dette Marked; Fyrstikker af Træ, der skal kunne gaa her i Orienten, bør være „Parlor-Matches“ af tykt og grovt Materialie, saa der gaar Maximum 50 à 55 Stikker i Æsken, der maa være fuld; (de norske Æsker indeholdt 75 à 80 Stikker). Hele denne Forretning ligger i Hænderne paa indfødte Jøder, der nøier sig med meget liden Fortjeneste, og for hvem blot Prisen har Interesse; den af Belgien og Østerrige noterede Pris er frs. 51.50 pr. Kasse à 50 Gross cif Tunis pr. kontant. De norske Fabrikker exporterer Fyrstikker i Trækasser forede med Blik, medens Belgien f. Ex. af økonomiske Hensyn exporterer i Kasser forede med Voxdug; hvis ikke de norske Fabrikker kan eller vil levere, hvad Markedet forlanger, er der intet at gjøre i denne Artikkel.

Sprit er en meget betydelig Indførselsartikkel her i Landet og kommer især fra Triest; Prisen varierede iaar fra 24—26 frs. pr. Hektoliter 95 % cif Tunis. Der indføres aarlig for omkr. 450 000 frs., og forrige Aar steg Importen endog til 522 900 frs. paa Grund af Frygt for Toldforhøielse til 1ste Januar 1897; der blev imidlertid ingen Forandring, og Følgen var en Krise i Spritforretningerne; Markedet var overfyldt ved Aarets Begyndelse, men i Juni Maaned gaves store Bestillinger.

Norsk Sprit er med Held forsøgt her i Landet; vi har importeret for omkr. 20 000 frs. og vil sikkert kunne placere større Kvantiteter. Den for norsk Sprit opnaaede Pris var et Par francs pr. Hektoliter høiere end Sprit fra Triest, der er af daarligere Kvalitet. Norsk Sprit befandtes at være udmærket skikket til Tilsætning af Rødvin, og da Tunesiens Rolle som vindyrkende Land bliver mere og mere betydningsfuld, vil denne Vare finde et godt Marked her i Landet.

Hesteskosøm indføres især fra Frankrig; flere norske Huse har sine Fabrikker og Oplag i Frankrig, og fra disse sælges ogsaa Hesteskosøm her i Landet. Vi har indført direkte enkelte mindre Partier med hvilke Forbrugerne udtalte sin Tilfredshed hvad Kvaliteten angaar, derimod fandt de Prisen noget høi; almindelige franske Hesteskosøm befindes i Almindelighed at være gode nok for Behovet.

Hermetik importeres i betydelige Kvantiteter, især Fiskehermetik; den betydeligste Artikkel turde være „Sardiner i Olie,“ der for det meste kommer fra Frankrige; hvis de norske Fabrikker kunde levere denne Vare, efter fransk Smag (altsaa ikke røgede) til billige Priser, saa kunne et betydelig Marked oparbejdes her i Landet. Vi har indført mindre Partier røgede Sardiner i Olie og Ansjovis, samt af anden Hermetik Ryper og Aarfugl, der kan finde et lidet Marked; derimod synes Fiskeboller ikke at ville slaa an i Publikums Smag.

En Fabrik her i Tunesien, til Nedlægning af Fiskehermetik i større Scala, vilde sandsynligvis blive en lønnende Forretning, da Fiskerierne her giver et let og godt Udbytte.

Tran solgtes af os forrige Aar til flere større Forbrugere, der var meget tilfredse med den norske Vare, og som alle lovede nye Ordres.

Vi meddeler ikke Toldbodens Statistik over Importhandelen i sin Almindelighed, da den ikke er korrekt; i denne Statistik over importerede Varer figurerer nemlig som Produktionsland det Sted, hvorfra Varerne ankommer direkte hid, enten det er i Transit eller ikke. De fleste af os til Tunis importerede Varer kom under Omladning i Antwerpen og staar altsaa i Toldbodens Opgaver opførte som belgiske Varer.

Den største Vanskelighed ved Salg af Stykgods fra Norge til Nordafrika bestaar i Kommunikationerne; tidligere havde det forenede Dampskibsselskab i Kjøbenhavn 14-daglig Route paa Tunis; men da dette Selskabs Skibe fortsætter til Sortehavet, fandt man det mere lønnende at sløife Tunis og tage fuld Last til de mere fjerntliggende Steder.

Norske Varer maa nu sendes under Omladning i Antwerpen, hvorfra der findes en belgisk og en engelsk Linie; ved denne Befordringsmaade opstaar ofte betydeligt Tidstab, store Omkostninger og ikke sjelden slet Behandling af Varerne.

Hvad Handelen paa Orienten i sin Almindelighed angaar, er det en bekjendt Sag, at man maa være yderst forsigtig i sine Transaktioner, og mange er de Huse, der har lidt Tab selv efterat have faaet gode Oplysninger om sine Kunder. Commercielle Oplysninger gives ofte af Bankerne uden Kontrol, og det hænder ogsaa, at herved Agenter for Oplysningsbureauer er meget lidet skrupuløse; vi vil derfor tilraade alle de Huse, der har en Oplysning at tage, at henvende sig til Stedets „chambre de commerce“.

Det daarlige Ry, som Orientens Handel ofte maa lide under, har meget sin Grund i Sælgerens Godtroenhed og Ubekjendtskab med Forholdene.

Tunesiens Handel med Soudan.

Som bekjendt gaar hele Soudans Import og Export over Tripolis, og er det derfor i vor Indberetning over dette Land, vi har tilladt os at omtale denne saa interessante og betydelige Trafik; det maa dog bemærkes, at Frankrig allerede stærkt interesserer sig for dette Marked, og at man har begyndt Forberedelser til at trække Caravanerne til Gabès, istedenfor til Tripolis. Det fremgaar af Studier, der er gjort over dette store Project, at Veien fra Gabès til Rhadames og Rhat, der er den soudanesiske Handels store Centrér, er lettere, kortere og mere direkte end Caravaneveien til Tripolis.

Man maa dog tage i Betragtning, at denne Handel i umindelige Tider har været knyttet til Tripolis, der som Følge heraf sidder inde med alle Forbindelserne i det Indre, og at den indfødte Befolkning med stor Seighed holder fast paa sine Vaner; flere store Handelsmænd, der tilbunds kjender Forholdene i det Indre, paastaar, at ethvert Forsøg paa at bringe Karavanerne ud af sin vante Vei, vilde være til ingen Nytte. Saasnart en transsaharisk Jernbane kommer i Stand, vil Forholdene med et Slag være omkalfatrede, men før dette Project realiseres, vil sandsynligvis Tripolis fortsætte at have Monopolet paa Forretninger i det Indre.

Før vi afslutter denne Indberetning over Tunesien, tillader vi os at omtale den Maleriudstilling, der iaar holdtes her i Tunis, saavel som de fortsatte Arbejder med Udgravningerne af Carthagos Ruiner.

Maleriudstillingen, kaldet „le salon de Tunis,“ var iaar særdeles vellykket, og 300 Billeder, hvoraf de fleste orientalske, var udstillede. Tre scandinaviske Malere havde sendt Billeder til denne Udstilling, hvoraf den ene (Nordmand) saa et af sine Malerier tage Æresdiplomet „le prix du salon“, medens han selv, samt en svensk Maler, blev dekorerede med Beyens Orden; den tredie, ligeledes Nordmand, fik en Medalje for et af sine Billeder.

Udgravningerne af Carthagos Ruiner fortsættes stadig; den første, der begyndte dette interessante Arbejde var le Cardinal Lavigerie, Erkebiskop til Carthago, der desværre døde for nogle Aar siden; for Øieblikket findes i Carthago et righoldigt Museum indeholdende phønikiske og romerske Levninger, der stadig øges; et af Beyen udkommet Dekret forbyder at føre Oldsager ud af Landet.

S. Batt. H. S. Ellefsen.

Tripolis.

Politisk Organisation.

Landet er „Vilayet“ eller Provinds af det ottomanske Rige og regjeres af en Guvernør eller „Vali“ (siden 1896 af Narnyk Bey).

Tripolis bestaar af de 4 Provindser (Mutessarafliks): Tripolis, Khoms, Jabel og Fezzan. Benghazi, som før var en Del af Vilayet, blev i 1875 af administrative Grunde lagt direkte under Constantinople. Landets Areal anslaaes til 399 000 Kvadratmil med ca. 1 Million Indbyggere. Den militære Styrke er ca. 15 000 Mand. Soldaterne, der er miserabelt klædt og slet bevæbnet, gaar ofte i maanedsviis uden Sold og faar som oftest liden og daarlig Føde. Tobak er Regjeringsmonopol, Salt ligeledes; forresten sikres Statsindtægterne ved Formuesskat.

Beliggenhed og Klima.

Tripolis, som det sees paa Kortet, har en Kystlængde af ca. 400 Mil. Landet deles i 2 af den store Syrte. Hovedstaden Tripolis ligger i en Oase paa en Landtunge, som gaar ret ud i Søen. Seet fra Havet ser Byen meget malerisk ud med sine hvide, flade Huse, med sine Minaretter og høie Mure og paa alle Kanter omgivet af store Palmeskove. Middeltemperaturen er om Vinteren 20 ° Celsius og gaar om Sommeren op til 35 °. Luften er meget tør, hvilket skriver sig fra, at man lige udenfor Byen strax er i Ørkenen, et bølgende Sandhav, hvorigjennem alle Caravaner bevæger sig mod det Indre til Soudan og Bornu. Som Følge af Klimatet er Sundhedstilstanden særdeles tilfredsstillende.

lende, og er man sparet for mange epidemiske Sygdomme. De fleste Sygdomme skriver sig her fra Pilegrimmene, som fra Landene vestenfor gennemvandr Landet paa Veien til og paa Hjemreisen fra Mekka.

Offentlige Anlæg.

Jernbaner mangler fuldstændig; al Transport mod det Indre foregaar paa Kamelryggen. Havnen i Tripolis er ikke forsynet med Kaier for større Skibe; man paabegyndte for et Par Aar siden Bygning af en Molo eller Bølgebryder; men da den ikke blev fuldført før Vinterstormenes Begyndelse og til og med var meget slet anlagt, ødelagde Bølgerne den paa flere Steder, og ligger nu det Hele i Ruiner. Da den nye General-Guvernør kom hid i Juli 1896, bragte man atter Spørgsmaalet paa Bane. Det blev da bestemt, at en lang Molo eller Bølgebryder skulde paabegyndes, saasnart som „Ramadan“, Mohamedaernes Faste, var over, eller i Marts Maaned. Naturen har selv forberedt Fundamenterne hertil, idet en Ring af Klipper, som dels ligger under, dels over Vandet, omgiver hele Bugten eller Havnen i en Mils Afstand fra Land. Anlægget med Kaier og et Fyrtaarn af 3die Klasse anslaaes at ville koste ca. 31½ Mill. Francs. Et nyt civilt Hospital er netop fuldført og har begyndt at modtage Patienter. Telegrafanlægget staar under tyrkisk Kontrol, men tilhører „the eastern telegraph company“.

Navigation.

Territoriet, som strækker sig fra Tunesien til den store Syrte, er næsten udelukkende Ørken. Fem eller sex Byer uden videre Betydning findes her langs Middelhavet og skylder Export af Alfa sin Opkomst. Hovedstaden, Tripolis, er Centrum for al Handel og Skibsfart. Den ligger, som før sagt, paa en Landtunge. Landet er her fladt og ligger lavt og kan ei sees paa længere end 15 Mils Afstand. De Skibe, som nærmer sig Tripolis, bør bruge stor Forsigtighed og lodde hyppig, thi Kysten fra Ras-el-Enchir ligetil Cap Tagiura er fuld af Banker. Saasnart et Skib signaliseres, gaar Lodsbaade ud. Havnen eller snarere Rheden ved Tripolis yder Skibene et sikkert og bekvemt Ly; Bunden er som oftest god og er sammensat af Jord og Sand. Vandets Dybde varierer meget; med Lavvande finder man en Høide af 24 Fod og med Høivande 26 Fod. Skibe bør paa Grund af omtalte Banker ikke udsætte sig for at løbe ind om Natten, men krydse frem og tilbage eller kaste Anker i en Afstand af 5 Mil fra Reden og søge at beskytte sig for Sydostvindene ved at placere sig i Sydvest paa Vand af 12 Favne. Paa denne Afstand, hvilken Vind der saa end blæser, løber Skibene ingen Fare. Havnen, som uden Ly er udsat for Nord-Nordostvindene, er om Vinteren en daarlig Ankerplads; heldigvis blæser disse Vinde kun nogle Dage om Aaret og er slet ikke vedvarende. De dominerende Vinde om Sommeren er Øst-Sydøst, om Vinteren Vest-Nordvest. Havnen beskytter fuldstændig mod disse Vinde. Loden, som paatager sig at lodse Skibet ind, anviser som Regel, hvor man bør kaste Anker. I Tripolis findes 2 Steder, hvor man kan losse og laste Varer, nemlig det ene i Bunden af Bugten ved Toldboden, det andet udenfor Byen omtrent 400 Meter fra Slottet; her har Municipaliteten ladet bygge en Kai, beregnet paa Lastning af Alfa, hvoraf Tripolis exporterer en Mængde til London. Det første, som spørger efter, naar Skibe ankrer i Reden, er Sundhedspas.

Havneudgifter.

Lodspenge er ca. 20 Francs ind og ud.

Fyrafgifter er 20 Paras pr. Ton for Skibe						indtil 500 Ton.		
—	-	20	—	”	—	—	fra 501	— 800 —
—	-	10	—	”	—	—	” 801	—
Hospitalsafgift	12	—	—	”	—	—	” 501	— 1 000 —
—	-	8	—	”	—	—	” 1 001	—

Udgifter ved Losning og Lastning beløber sig til henved 2 Francs pr. Ton. Indførselstold er 8 % ad valorem, og Udførselstold 1 %. Alcohol betaler en Indførselstold af 112 tyrkiske Piastre pr. 1 000 Liter.

Penge. 40 Paras = 1 tyrkisk Piastre, 102 Piastre = 1 Napoleon Guld; 101 Piastre = 1 Napoleon Sølv.

Vægt. 78 Okes = 100 Kilo.

Den italienske Skibsfart har endnu Overtaget, men er det sandsynlig, at hvis ingen politiske Uroligheder indtræffer, den engelske Handelsflaade vil med Tiden gjenindtage sin gamle første Rang. Skibsfarten har med Hensyn til Antal af Skibe og Tonnage holdt sig paa samme Standpunkt. Endel Forandringer har imidlertid fundet Sted med Hensyn til de routegaaende Baade, idet nemlig de franske Dampskibe af „la Compagnie Transatlantique“, som siden 1880 ifølge Overenskomst med den franske Regjering bragte Posten til og fra Tripolis mod Subvention, indstillede denne sin Route. Denne Forandring har været stærkt følt af Tripolis's Indvaanere, idet de var de hurtigste og mest comfortable af de Baade, som anløb Byen. Denne Route blev indstillet i Juli 1895; kort Tid efter begyndte et andet fransk Selskab at anløbe Tripolis, „Navigation Mixte“, idet det forlængede sin Route paa Tunis herhid. De ankommer en Gang ugentlig og fører Post, men er ikke subventionerede. Paa samme Tid satte ogsaa et Firma paa Malta 2 Baade derfra mellem Tripolis, Tunis og Marseille med en à to Ugers Mellemrum. Dette har bevirket en Forøgning af den engelske Skibsfart som paa samme Tid en Nedgang i den franske. Tripolis anløbes ogsaa 2 Gange ugentlig af de italienske Baade, „la compagnie italienne de Navigation“ samt af det tyrkiske Selskab Court'dji; sidstnævnte er forresten mindre regelmæssigt; det gaar mellem Constantinople, Canea, Benghazi, Tripolis og Malta.

I 1896 indklareredes 893 Skibe, 315 Damp- og 578 Seilskibe med samlet Tonnage af 250 227 Ton; heraf var 4 norske og svenske Skibe samt 2 danske med tilsammen 5966 Ton. De fornemste Importartikler, der kan være af Interesse for Skibsfarten, er især: engelske, franske, italienske og tyske Varer som: Lærreder, Sirtser, Blaatoier, Isenkram, Kjørler, Jern, Colonialvarer, Trælast etc. etc. Tripolis har liden og ingen Industri; naar undtages Strudsfjer, Elfenben, Alfa og Salt, saa har Exporten mindre Interesse. Andre Exportartikler som Uldtoier og Tæpper, Dadler, rød Peber, Natron, Hornkvæg og Faar optager gjerne megen Plads og giver en daarlig Fragt. Byen Tripolis er Landets eneste Depot og Centrum for Handelen med det Indre; dens Forbindelse med Europa og Levanten er forholdsvis god og hurtig, men da direkte Linier mellem de større Middelhavsbyer og Tripolis mangler, saa er man her

nødt til at benytte sig af Malta som Mellemed. For at give en Idé om den Rolle, Øen spiller, er det ikke uden Interesse at vide, at Malta modtager i Transit alle de Varer, som kommer hid fra Grækenland, fra Levanten, fra Adriaterhavsbysterne, fra Egypten og især fra England.

Det er bekendt, at Araberne fra Tripolis er de mest foretagsomme og omreisende af Stammerne i Nordafrika; man ser dem ofte reise til Egypten, Constantinople, Smyrna, Tunis, Malta og Algier.

Benghazi, som er den næststørste By i Landet, exporterer Salt og Byg. Vi skal tillade os at opgive Havneudgifterne herfra saaledes, som vi selv har faaet dem fra den ottomanske Regjering:

Fyrafgift. a) for Tonnage fra 1—500 Ton Piastre 0.50 pr. Ton, b) for større end 500 Ton betales Piastre 0.50 for de første 500 Ton & 0.30 pr. Ton for de øvrige.

Hospitalsafgift betales kun i en af Havnene, som Baaden anløber, og er

- a) Tonnage 1—500 Ton Piastre 0.50 pr. Ton.
- b) — 500—1 000 „ — 0.50 - — for de første og Piastre 0.30 pr. Ton for de øvrige indtil 1 000 Ton.
- c) Tonnage mere end 1 000 Ton betales: 0.50 for de første 500 Ton, 0.30 for de næste og 0.20 for de øvrige.

Lodspenge er 80 Piastre ind og ud pr. Skib.

S v a m p e f i s k e r i e t.

Dette Fiske drives i stor Scala fra Tripolis og fra Benghazi. De fineste Svampe er de, man fisker ved Curcura og ved Tuberuche; de store almindelige Svampe fiskes ved Tripolis. Fiskeriet ved Benghazi er udelukkende i Grækernes Hænder; ved Tripolis er det delt mellem Araberne og Grækerne. Fisket begynder i April og slutter for Benghazis Vedkommende i August, medens man ved Tripolis fisker ligetil Oktober. Grækerne fisker paa 2 Maader, nemlig med Dykkere og med Jerngafler; Araberne derimod dukker som ved Svømning. Svampefisket er frit langs hele Kysten. Den tyrkiske Regjering beskatter hver Baad, som fisker med Gafler, med 4 Pund, og hver Baad, som benytter sig af Dykkere, med 32 Pund. Svampene ekspederes til Grækenland, hvor de præpareres for de forskellige europæiske Markeder.

H a n d e l.

Nu, som Europa søger overalt nye Markeder for sine Produkter, og nu, som Videnskaben bestræber sig for at studere Mellemafrica for at kunne aabne det for Civilisation, Industri og Handel, er det ikke uden Interesse at betragte Tripolis som det store Mellemed mellem Europa og det Indre, især Soudan. Paa Grund af sin Beliggenhed er Tripolis det naturlige Bindeled mellem Europa og den transsahariske Region. En Nations Blomstring beror som oftest paa 3 Ting, nemlig: Agerbrug, Industri og Handel. Landets meteorologiske

og geografiske Betingelser nægter ofte de Produkter, som man her kunde vente sig; man maa ogsaa huske paa, at der i Tripolis ikke findes Floder, og da Regn er knapt og uvist, saa faar man gennemgaaende en god Høst kun hvert 4de og 5te Aar. Industrien paa sin Side, som her er paa et saare primitivt Standpunkt, kan ikke arbeide sig op paa Grund af de uhyre billige Varer, Europa forsyner Levanten med. Det er derfor, at al Interesse dreier sig om Handelen, og at alle slaar sig derpaa. Paa Grund af den absolute Mangel paa officielle Statistiker er det umulig at have en nøie Ide om Landets Handel. Aviser udkommer heller ikke, og Indførselen af Bøger og Skrifter er forbudt; selv Reisende resikerer ofte at blive frataget sine private Papirer og Bøger, som man da først efter lang Tids Forløb faar sig tilbagesendt; engelske Aviser har i den senere Tid havt Vanskelighed med at komme ind, da den engelske Presse har skrevet endel mod Sultanen, medens derimod de franske Blade kommer lettere ind. Alle locale Nyheder, som Skibes Ankomst og Afgang etc. udskrives af en Byskriger.

For at komme tilbage til Handelen, saa har den aldrig i Aarene 1850—60 naaet højere end 12 Millioner Francs pr. Aar; efter den Tid har Exporten af Alfa forøget Forretningerne, og i 1878 naaede man til 22 Millioner Francs, hvorefter 9 gaar paa Import og 13 paa Export. I de senere Aar er Exporten af Alfa gaaet betydelig tilbage, idet Træmassens Indførelse paa Markedet har forringet Alfaens Betydning for Papirfabrikationen som Følge heraf er Priserne gaaet ned. Importen af udenlandske Varer var i 1896 9 Mill. Francs mod vel 10 Mill. i 1895, medens Exporten af Landets Producter beløb sig til 9½ Mill. Francs mod 8½ Mill. i 1895. Tripolis staar i Forretningsforbindelse med alle Middelhavslande; de Lande som concurrerer mest paa dette Marked, er: England, Frankrig, Italien, Tyskland, Belgien, Østerrig, Tyrkiet og Tunesien. England har en overveiende Stilling i Tripolis' Handel paa Grund af den Omhu, med hvilken det forsyner Landet med netop de Varer, som de Fattige og Middelklassen forlanger. Belgien begynder at tage Kampen op mod England, og Tyskland har i den senere Tid lykket sig at indføre med Held flere af sine billige Varer. England forsyner Tripolis med: Lærreder og Manchester Varer, Verktøi, Colonialvarer, Jern, Petroleum, Vaaben, Krudt etc. Tripolis sender til England: Alfa, Strudsfejer, Elfenben og til Malta: Kvæg, Dadler, Matter og undertiden Korn.

Frankrigs Handel med Tripolis har i den senere Tid gjort Fremskridt; det forsyner Landet med Silke, Klædestofte, Glastøi og Luksusartikler.

Tripolis Handel med Italien er lige saa gammel som dets Historie; Genua og Venedig konkurrerede længe om at faa Monopolet. Siden de directe Forbindelser med England og Tyskland er Italiens Handel gaaet betydelig tilbage. Venedig leverer fremdeles det meste af Glasvarer og Korraller samt Trælaster bestaaende af Loftbjælker og Planker. Genua tjener meget som Transithavn for Importen fra Tyskland og Schweiz.

Tysklands Handel med Tripolis har paa Grund af den lange Credit, Tyskerne som oftest giver, i den senere Tid taget Opsving og man lover sig meget heraf; det er især Isenkram, Porcelæn og Glastøi, som kommer hertil fra Tyskland.

Østerrig-Ungarn forsyner for en Del med Klæder, Fezer, Isenkram og Staal. Østerrigs Indflydelse paa Handelen med Mellemafrica er betydelig, og det er

at lægge Mærke til, at man hyppig finder her Maria Theresia-Dalere; det er de eneste Pengestykker, som har Cours blandt Negerne i Mellemafrica.

Af Importartikler, der specielt kunde interessere Norge, kan nævnes: Trælast, Fyrstikker, Alcohol, Øl paa Flasker, Tran, Hermetik og Fisk.

Trælast kommer udelukkende fra Italien og fra Østerrig, naar undtages endel Madriers, som et norskt Firma i Sfax (Tunesien) af og til sender over med de samme Skibe, som bringer Træ ned til dem fra Norden. Importen heraf er nemlig forliden til at tage direkte Ladning heraf. Der indførtes i 1896 for 225 000 Francs i Trælast, og Behovet stiger stadig. Det er især de brede 4 Meter lange Bord, der gaar i følgende Dimensioner:

24	Cm. brede	×	2	Cm. tykke.
27	-	×	2	-
30	-	×	2	-
32	-	×	2	-
35	-	×	2	-

samt 7 × 7, 7 × 4, 5 × 5.

Et Firma i Tripolis er meget tilbøieligt til at gjøre et Forsøg med en Last fra Norge; muligens Gulvbord kunde finde Afsætning. Tripolis bare venter paa en eller anden politisk Forandring, der kan medføre forbedrede Finantsforholde, og vil da al Handel tage et raskt Opsving. Er vore gode Trævarer først kjendt og inde i Markedet, saa har vi let for at holde det.

Fyrstikker. Det er her som overalt i Orienten, og som vi ifjor havde Æren at indberette fra Tunis, de billige belgiske Fyrstikker (Parlormatches) og de italienske Voxfyrstikker, som holder Markedet. Af Træstikker vil man nu i disse Lande udelukkende have Parlor-Matches, ikke Sikkerhedsstikker, men Fyrstikker, som kan rives af mod hvilkensomhelst haard Gjenstand. Hvis man i Norge vilde og kunde fabrikere de samme Sorter billige og daarlige Parlor-Matches, som Belgien gjør, og som ogsaa er begyndt i Østerrig, saa kunde store Markeder oparbejdes her saavel som i hele Nord-Africa. Vore Svovlstikker kan faa mindre Afsætning, men ogsaa disse er for dyre eller med andre Ord for gode. I de belgiske Æsker indeholdes ca. 55 Stikker, medens vore indeholder ca. 80 Stkr.; dette er jo en Forskjel, som Kjøberen ikke tager i Betragtning, da der jo aldrig spørges om, hvor mange Stikker en Æske indeholder. Vi har flere Gange gjort vore Exportører opmærksomme herpaa og stillet dem gode Contracter bindende for et Aar for større Partier mod Contant mod Skibningspapirer; men har det endnu ikke lykkedes os at faa bevæge nogen til at gjøre et Forsøg. Det kan ikke nytte at byde frem her i Orienten de samme Varer, som gaar i Europa og i de engelske Colonier; man maa absolut basere sin Exportindustri paa disse Lande efter Behovet, samt Sæder og Skikke. Det er en af Grundene til, at engelske og tyske Varer har fundet saa godt Indpas her og i det Indre, idet saavel Pakning som Udstyr er med Figurer, som kun kan passe for Befolkningen i disse Lande. Tripolis indfører for over 100 000 Francs i Fyrstikker.

Alcohol til Destillerier og til at brænde kommer her som i Tunesien meget fra Triest; der indføres for 80 000 Francs. Betalingen er gjerne contant mod 2 0/0. De Forsøg, vi har gjort i Tunis med Alcohol fra Norge, har faldt særdeles godt ud, hvad Kvalitet og Pris angaar, men er der endel Vanskelig-

heder med Forsendelsen, idet den maa omlastes i Antwerpen eller i London og Malta. Kunde denne Vanskelighed overvindes enten ved paatænkte direkte Forbindelser eller ved direkte Forsendelser i store Partier, saa kunde man gjøre Regning paa stor Afsætning i disse Lande samt paa Malta.

Øl har vi gjort et Forsøg med fra Norge, men paa Grund af de politiske Uroligheder har det faldt mindre heldigt ud, idet Consumenterne af denne Vare er de græske Svampeskere, og disse er iaar udeblevet. Den europæiske Befolkning i Tripolis er for liden til at give Anledning til nogen videre Afsætning heraf.

Tran begynder nu at vinde Indpas hos Araberne, og falder den norske Damp-Medicintran svært godt i Smag, omend mange af de Indfødte foretrækker de mørke, stærkt lugtende Sorter, da de tror disse indeholder mere Lægedom. Den norske Vare har vi faaet ind i Tunis, og har vi ogsaa iaar en Prøveordre paa Tripolis. Det gaar ei altid saa fort i disse Lande at faa en Vare indarbejdet, men er Araberne først vant til et Mærke, saa har man senere uhyre vanskelig for at faa dem til at tage andre Mærker, selv om disse er bedre.

Hermetik og Fiskevarer. Vor norske Hermetik er for god og altsaa for dyr til at kunne concurrere med den italienske Vare, som her har vundet Indpas. Det samme gjælder vor Klipfisk. Den er for kostbar til at kunne concurrere med den almindelige billige franske Fisk. Vi har forsøgt med „Boneless“; den falder godt i Smag, men gaar kun i ganske smaa Partier. Hvad man her har at udsætte paa den norske Fisk (fra Detaillisternes Side) er, at den er saa godt tørret, at den ved at lægges i Vand ei tiltrækker sig paa langt nær saa meget Vand som den franske Vare, og da Fisken fra Kjøbmandens Side altid sælges efter Vægt efter at have ligget i Vand en Tid, saa indbringer den franske Fisk langt mer i Fortjeneste end den norske. Saltet Sild er her ikke kjendt; man spiser meget de store Ansjois og hvidrøgede Sild, der kommer tørsaltet i store Dunke. Der er jo ingen Sammenligning mellem denne Sild og vor Fedsild, og er det ikke umulig, at den norske Vare med Tiden kan viade Indpas.

For vore norske Exportører, som ønsker at gjøre Forsøg i Tripolis, kan vi nævne Hr. R. P. Miller som en meget paalidelig og vel anseet Agent, der har lovet os at gjøre alt mulig for med os at faa indarbejdet vore Produkter. Forholdene i Tripolis er smaa, men meget sunde, og Falliter er sjældne; man betaler meget ofte contant med 2 ⁰/₁₀ eller 4 Maaneder fra Connossementets Datum.

Export.

De fornemste Export-Artikler er: Alfa, Uld, Dadler, Rød-Peber, Salt, Natron, Korn, Skind, Uldtæpper, Matter og af Varer, som kommer fra Sudan, Strudsfjer, Elfenben, Guldstøv, Vox og Bøffelhuder.

For nogle Aar siden var Exporten af Alfa en ren Rigdomskilde for Landet; det var især England, som kjøbte al den Alfa, som bragtes til Tripolis, og store Capitaler strømmede saaledes ind i Landet.

Ulden fra Tripolis er som oftest fuld af Sand og Feil, som skriver sig fra Jorbundens Beskaffenhed; den expederes til Frankrig og Italien, hvor den bliver varmrenset, men dens Farve er dog alligevel altid gulagtig.

Tripolis har 2 Mill. Palmetrær, men de Dadler, de bærer, holder sig ikke længe; det meste consumeres paa Stedet og gaar for en stor Del ogsaa til Destillation af et Brændevin, som Araberne nyder meget af. Dadlerne fra Fezzan er mindre end de andre og exporteres tørrede til Malta, Smyrna og Constantinople.

Salt. Store Saltleier findes ved Benghazi. Saltet her skal være ligesaa godt og billigere end fra Trapani; Lastning foregaar hurtig og letvint og de største Skibe tør trygt ankre. Vi har ved Henvendelse til „la dette publique ottomane“ i Benghazi faaet følgende Oplysninger. Saltet fra Benghazi leveres ved Leierne. Betalingen er contant i Guld. Transporten af Saltet fra Veiningsstedet til Skibet udføres af en Entrepreneur og koster 13 Piastre for 1000 Okes. En Dampbaad lastede f. Ex. i April 1150 Ton Salt; Transporten fra Leierne til Baaden kostede 2108 Francs eller 1.83 pr. Ton = 1000 Kilo. Det er den ottomanske Regjering selv, som exporterer Saltet. Prisen er ca. 6 Francs pr. Ton ved Leierne; muligens man endnu kunde opnaa en billigere Pris.

Landets meteorologiske Betingelser forhindrer Landbrugets Udvikling. Jorden dyrkes alligevel flittig og man har endog i gode Aar kunnet exportere for indtil 3 Millioner Francs af Hvede og for $\frac{1}{2}$ Mill. Francs af Byg. En saa god Høst er forresten sjelden, og som Regel maa Tripolis selv forsyne sit Behov fra andre Lande.

Handelen med Soudan.

Af de Artikler, som kommer fra Soudan, maa først og fremst nævnes Strudsefjær. Den kommer fra Nigritie i blandet Tilstand. Før den exporteres, saa assorteres den i hvide, sorte og graa Fjære. De hvide sælges pr. Stykke, medens de sorte og de graa sælges efter Vægt. Fjærene af Hanstrudsen har mest Værdi, de er som oftest glindsende hvide. Hunstrudsens Fjær er matte og som Regel graabrune. Husene, som exporterer Fjær herfra, har gjerne sine Filialer i Paris og London, hvorhen det meste gaar.

I Soudan findes endnu ganske ikke ubetydelige Kvantiteter af Elfenben. Elefantttænderne kommer til Tripolis fra Bornu og fra Wadaï. Elfenben fra Bornu foretrækkes paa Grund af dets Hvidhed, Vægt og fine Sammensætning; det bliver heller ikke gult med Tiden.

I Byen Tripolis holdes hver Tirsdag et stort Marked fra Solens Opgang til Middag. Markedet holdes udenfor Byen paa en stor aaben Plads ved Søen; man finder her sammenhobet alle mulige Ting, ikke alene Nødvendighedsartikler, men ogsaa Varer, som senere expederes i det Indre. Det er ligesaa originalt som det er interessant at overvære disse Markeder; mer end 10 000 Mennesker er samlet fra alle Kanter; Kameler og Mennesker, Vaaben, Colonialvarer, brogede Tøier, gammelt Jernskrab og Curiositeter og ellers alle Landets Produkter er sammenhobede om hinanden; selv Haandværkere møder frem, som Smede

og Snedkere, og deres Arbeidsmaade er den Dag i Dag som for flere 100 Aar siden. Det Hele gaar meget rolig og pent for sig. Al Handel foregaar pr. Contant.

Caravane-Handelen.

Caravanerne, som drager ind i det Indre gennem Sahara, hvis Bredde er 1 500 à 2 000 Kilometer, starter dels fra Marokko, fra Algeriet, Tunesien og Tripolis. Caravanerne fra Algeriet og fra Marokko underholder Handelen med Tombouctou, medens Caravanerne fra Tripolis gaar udelukkende til Bornu, Soudan og Wadaï. Den transsahariske Handel, som eksisterede allerede i Carthagos og i Roms Tid, blomstrede specielt op i det 10de til det 16de Aarhundrede, under det tyrkiske Herredømme; senere er Handelen med det Indre gaaet meget tilbage paa Grund af politiske Uroligheder. Siden 1890 har Urolighederne i det Indre ogsaa været meget generende for Handelen, specielt har Routerne til Soudan og Bornu været utrygge, siden Rabah, en Slave fra Egypten, samlede Folk om sig, gjorde Opstand mod Sultanen af Bornu, beholdt alle Caravaner og lod sig selv proclamere Sultan af Bornu, hvor han den Dag i Dag regjerer. Veiene til Soudan og Wadaï ansees nu trygge, medens Veien til Bornu endnu er utryg. De seneste Efterretninger heder, at Rabah er slet ikke imod Handelen; tværtimod, han skal nu, hans Stilling er sikret, have gjort Skridt til at fremme den, men Landets uordnede Tilstand forhindrer Handelen, og større Indfald af Dervischer fra Øst gjør, hvad de kan for at hindre de tredelige Forhold og Handelens sunde Udvikling. Herfor er Forretningerne paa Bornu ikke videre opmuntrende for Øieblikket for Kjøbmændene i Tripolis.

Handelen med det Indre anslaaes til ca. 11 Mill. Francs, hvoraf $\frac{4}{5}$ gjøres fra Tripolis, som herved ligesom har faaet et Monopol paa denne Handel. I Midten af Aarhundredet ansloges Caravanehandelen til 50 à 60 Mill. Francs og i sin Blomstringstid for flere Siecler siden til ca. 200 Mill.

Da vi antager, at det vil interessere at høre lidt nærmere om, hvorledes Handelen med Caravaner gaar for sig, vil vi tillade os at fremkomme med de Oplysninger herom, som vi har samlet paa vor Reise i Tripolis.

Som Følge af den lange Tid, som medgaar, og alle de Farer og Vanskeligheder, som er forbunden med Reisen, er det let forstaaelig, at der i Tripolis er dannet ligesom et Laug eller en Kaste af Mænd, der dirigerer alle Caravaner, og som engageres af Kjøbmændene og saaledes anbetroes deres Varer; disse Mænd maa have Familie og Eiendom i Tripolis, som de efterlader sig som et Slags Pant eller Garanti. Naar de kommer tilbage, faar de da $\frac{1}{2}$ af Nettoudbyttet af Fortjenesten. I Almindelighed tager en Caravane 2 Aar, før den er tilbage igjen efter at have solgt og byttet sine Varer og gjort Indkjøb til Tilbagetouren; det har hændt, at Caravaner er kommen tilbage først efter 6 à 8 Aars Fravær. Fra Tripolis til Soudan medgaar 20 Uger; en Caravane avancerer ca. 12 Mil pr. Dag. En Caravane bestaar i Almindelighed af 40—100 Cameler; de starter som oftest mellem April og Oktober; i Tilfælde Uroligheder i det Indre afgaar de i Flokke paa 500 à 700 Cameler og da i Begyndelsen og Slutten af Sommeren. Som Regel er de vel bevæbnet med Winchester Rifler, og det hænder sjelden, at endog en mindre Caravane angribes af Røvere; en stor Caravane er altid sikker. Tiltrods herfor venter som oftest

Araberne at begive sig ind i en urolig Stamme, før de er sikre paa, at Orde-
nen er gjenoprettet; de venter ofte i flere Maaneder, indtil Veien er tryk.

Ghat er et vigtigt Mellemlid mellem Tripolis og Soudan; her byttes Came-
ler og ofte Varer; man tager Fører med herfra, og man maa nu betale en
Skat til de forskjellige Stammer for at passere deres Territorier og for at faa
Beskyttelse mod Nabostammerne. Denne Fremgangsmaade fornyes ofte, inden
man naar Kano, en af Caravanernes fornemste Holdepladse. Det er en By
med en talrig sort Befolkning, styret af en indfødt Høvding, som mod Presenter
og Skat beskytter og huser Caravanerne. Ved Ankomsten til Kano pakkes ud
og sælges og kjøbes Varer. Opholdet varer gjerne fra 6 til 12 Maaneder i
Forhold til Salg og Kjøb. Snorer med Muslinger af forskjellig Størrelse og
Værdi bruges her som Penge; man finder ogsaa endel Maria Theresa Dalere;
mest almindelig er dog Bytning af Gods; i den Hensigt kommer endog ofte
Arabere fra Tomboucton og Socoto, men denne Tuskhandel er ubetydelig.

Af norske Varer, som saaledes har fundet Veien ind i det Indre paa
Camelryggen, kan nævnes Kassebord.

Varer, som Caravanerne bringer tilbage, er:

Elfenben, Strudsefjær, præparerede Skind, Muscus, Leopardskind, Guld i
Barrer og Støv, Vox, Rhinoceroshorn, Straafletninger og Matter.

S. Batt.

H. S. Ellefsen.

Malta.

Malta bestaar af Øgruppen Malta, Gozzo og Comino og ligger i en Afstand
af 90 Kilometer fra Sicilien og 300 Kilometer fra Africa. Øerne hæver sig ret
op fra Havet og er tilsyneladende uden Vegetation, idet alle Marker er om-
givet af høie Stengjærder. Det høieste Punkt er 180 Meter over Havet. Ind-
byggertallet, der i 1892 var 165 000, er i stadig Øgning.

Malta var allerede kjendt i Phœniciernes Tid, den blev i Aar 400 f. Chr.
erobret af Carthago, som senere maatte rømme den for Romerne i 212 f. Chr.
Senere stod den under Vandalerne, Gøtherne, Araberne og Normannerne, som
knyttede den til Sicilien; i 1530 blev Øen overgivet til Johannitterne, som tog
Navnet Ridderne af Malta, og som tappert forsvarede Øen mod Tyrkernes
gjentagne Angreb. Ved Forræderi faldt Øerne i 1798 i franske Hænder paa
Bonapartes Tog til Egypten; efter to Aars Forløb i 1800 indtog Englænderne
det uovervindelige La Valetta, og senere er Malta forblevet i deres Hænder.

Befolkningen er meget blandet, og Sproget er en Blanding af italiensk og
arabisk. Den dannede Klasse taler italiensk, som ogsaa er anerkjendt som
Retssprog, medens den engelske Regjering betjener sig af sit eget Sprog.

Engelskmændene har en fast Garnison af 10 000 Mænd og vedligeholder
her en af vore mest moderne og største Middelhavsflaader. Store Dokaanlæg
findes som Følge heraf i La Valetta.

Naar man nærmer sig Øen, giver den Indtryk af at være en stor Klippe,
men saasnart man løber ind til La Valetta forbauses man ved at se den store,
rummelige Havn, som her findes lige ved Havet; den er et Værk af Naturen

selv, er stor, tryk og dyb overalt og er omringet af meget imponerende Fæstningsanlæg. Paa Valetta-Siden strækker sig Værfter og Lagerhuse saa langt Øiet kan naa.

Byen ligger amfitheatralskt paa en Landtunge med dybt indskaarne Bugte; Gaderne gaar fra Havet ret op og bestaar ofte af mange Trappetrin, inden man naar op paa Toppen, hvor den moderne Bydel ligger; denne udmærker sig ved smukke asfalterede Gader, store Pragthygninger og har elektrisk Belysning.

Efter Zueskanalens Aabning fik Malta en stor Betydning som Kulstation saavel for Dampskibe, som passerede dette Farvand, som for de Skibe, der gaar paa Sortehavet og Levanten. Malta, der ligger omtrent halvveis mellem Gibraltar og Alexandria, kunde saaledes tiltrække sig talrige Skibe og gjøre La Valetta til en af Middelhavets mest besøgte Havne. I den senere Tid er dog denne Trafik gaaet betydelig tilbage grundet Bygning af større Skibe med forbedrede Maskiner, som har forøget Hurtigheden paa samme Tid som de har formindsket Kulforbruget. Dertil kommer endel Svindel, der er begaaet fra Kjøbmændenes Side i Malta samt Konkurrence fra Algier, hvilket ogsaa har bevirket en stærkt følt Nedgang.

For endel Aar tilbage kunde Malta med Rette kaldes Middelhavets Liverpool, idet nemlig Barbariet, Levanten og Siciliens Nabohavne tog sine Manchestervarer og andre Varer herfra, medens de sendte Korn og andre Produkter tilbage til Malta til Salg og Skibning til andre Steder. Den senere Tids forøgede Kommunikationer har fuldstændig forringet denne Handel, og er Malta's Handel nu mer en Lokalhandel.

For at forøge og lette Skibsfaarten har man nu fra Malta indsendt til den engelske Regjering et Forslag om at ophæve alle nugældende Last- og Havneudgifter; gaar dette igjennem, vil Malta vinde meget igjen, især som Kulstation.

Man skulde tro, at Malta, for at undgaa en Krise, vilde gjøre som Marseille har gjort efter at have tabt sin Rolle som Sydfrankriges Depot, nemlig skabe Industri. Malta har alle Betingelser for at lykkes heri, det har billig Arbeidskraft og finder let Kapital uden at gaa udenom Øen.

Agerbruget staar trods Naturhindringerne meget høit paa Malta. Jordbunden er overalt meget stenet, lys, blød Bygningssten; for at faa Øen opdyrket har Befolkningen gennem Aarene maattet sprænge Klipper, knuse Sten og blande samme op med Gjødningsstoffer og Jord, hentet fra Sicilien. Efter saaledes at have lavet større dyrkbare Pladse er det Hele blevet indgjærdet med høie Stenmure, som holder Jorden tilbage mod de heftige Regnskyl. Øen har ingen Floder, og Kilder er sjældne. For at faa Marker og Trær vandede har man maattet lave Cisterner, der om Vinteren opfanger overflødig Regnvand; dette ledes da ved Kanalisation rundt Markerne. Paa denne Maade har man af 19 699 Hektares, som Øerne maaler, faaet opdyrket 17 698. 30 Seklers Erfaring har lært Befolkningen her at skabe sig et lokalt Landbrug, der fuldstændig passer til Jordens og Klimatets Beskaffenhed, man har her lært at dyrke Vækster, der er ukjendt udenfor Øen som f. Ex. „Sulla“, der tjener til Føde for Gjeder og Faar. Efter at have dyrket „Sulla“ et Aar gjødsles Jorden og saaes Hvede; det næste Aar bearbejdes Jorden atter, og man planter Byg; det tredje Aar plantes atter „Sulla“ uden at arbeide Jorden. Landets samlede Landbrugsprodukter beløber sig til henved 4½ Mill. Francs.

Et Lands Handel bedømmes jo bedst efter dets Statistiker, men da Handelsstatistiker mangler her fuldstændig, vil vi kun omtale de Ting, der nærmest interesserer Norges Handel og Sjøfart.

Til Øen indkom i 1896 2560 Dampskibe med samlet Tonnage 3368026 Ton; heraf var 26 norske. Af Seilskibe indkom 1239 af Tonnage 89748.

Importen fra fremmede Lande ansloges i 1895 til ca. 20 Mill. Francs med en Export af ca. 1½ Mill.

Af Kul indførtes:

fra 1881—85	2 720 191 Ton.
- 1886—90	2 543 358 —
- 1891—95	1 884 849 —

Da Maltas Handel netop har været Gjenstand for Indberetning af Stedets Consul, vil vi blot nævne:

Trælast indføres udelukkende fra Trieste, Fiume og Venedig i samme Specifikationer som nævnt i vor Indberetning fra Tripolis; det meste Forbrug er til Døre, Vinduer og industrielle Foretagender. Husene bygges udelukkende af Sten fra Øens egne Brud. Kassebord til Appelsinkasser, Poteteskasser samt til Petroleums-kasser er her en stor Artikel. Især er sidstnævnte af Interesse for vore Exportører; paa Malta findes nemlig Depot af Petroleum; denne kommer i Tank-skibe og pumpes over i store Cisterner. Senere exporteres Petroleumen i Blik-boxe à ca. 20 Liter, 2 Boxe i hver Kasse. Disse Kassebord kommer fra Østerrig, men haaber vi med Tiden at faa denne Import over paa norske Hænder. Stav til Potetestønder er ogsaa en vigtig Vare paa dette Marked, idet Malta 2 Gange aarlig udskiber store Kvantiteter Poteter til England; i 1895 udskibedes 25328 Quintaux. Det er her som i Tripolis; man forlanger billig Vare, og Træ fra Norden er endnu ikke videre kjendt. Et Firma her er ogsaa villigt til at gjøre et Forsøg med Kassebord og de mest kurante Dimensioner af Træ fra Norge.

Af condenseret Melk importeres her meget, men især af mindre god Kvalitet og hovedsagelig sukret; det meste gaar til den engelske Marine. Befolkningen her har meget imod condenseret Melk, og er de strengt taget ikke nødt til at bruge den, da de hele Aaret rundt kan faa frisk Gjedemelk. Paa Malta findes ca. 30000 Gjeder og 900 Kjør, og man ser paa alle Tider af Dagen mindre Hjorder af Gjeder, som drives rundt Gaderne og melkes for Hvermands Dør. Usukret Melk af et schweitzisk Mærke er her kjendt, men haaber vi med vor norske Vare at faa udkonkurreret samme.

Af Øl konsumeredes i 1896 ifølge Toldstatistik 815 577 engelske Gallons; udenom dette kommer Forbruget til Krigsskibe og andre Skibe, der ikke her er medtaget. Det meste er engelsk Stout og Ale, som hovedsagelig gaar til Flaaden. Prøver af norsk Flaskeøl er her uddelt, men synes ikke at kunne konkurrere med et lysere, lettere østerrigsk Øl, der ogsaa er billigere end vort Exportøl. Fragerne er paa Grund af fast, direkte Forbindelse mellem Trieste og Malta saa lave, at vi vil have stor Vanskelighed for at faa vor Vare ind; kan man med Tiden gjøre Regning paa maanedlig fast Route mellem Norge, Malta og Nordafrika, saa kan saavel denne Artikel som mange af vore andre Producter finde god Afsetning i disse Lande.

Is. I La Valetta findes flere Isfabrikker, der leverer god kunstig Is til ½ Penny pr. maltesisk Rotolo = 1¾ engelsk Pund; for Tiden er man ikke her tilbøjelig til at forsøge med vor norske Blokis, men er det ikke umulig, at man ogsaa her i Lighed med Algier og Oran kan faa oprettet Depot for naturlig Is.

Marmor. Det samme gjælder her som indberetttst fra Tunis, at Italien forsyner Behovet.

Papir. Paa Malta findes flere Aviser, men da disse ikke er nok udbredt, vil Leverancen hertil ikke interessere vore Exportører synderlig. Vort Pakpapir kan derimod muligens vinde Indpas, og er Prøver heraf uddelt paa Øen.

Alcohol. Norsk Sprit vil ogsaa her kunne optage Konkurrencen med Alcohol fra Trieste.

Fyrstikker. Det samme er Tilfældet her som i hele Nordafrica, at billige belgiske Parlor Matches holder Markedet; endel svenske Sikkerhedsfyrstikker findes i Handelen, men af disse gaar kun mindre Partier.

Hermetik og Fiskevarer møder her de samme Vanskeligheder som i Tunis og Tripolis. Endel Fiskehermetik og Stokfisk kan omsættes, men vor Klipfisk har absolut ingen Chancer her.

Malta exporterer hovedsagelig Landbrugsprodukter som: . Poteter, Løg, Appelsiner, Karve etc., hvoraf det meste gaar til England.

Den vigtigste Betingelse for Importen af vore Varer saavel til Malta som til Nordafrica er, som før nævnt, en fast Dampskibsforbindelse mellem Norge og disse Lande; ved Omlastning i London eller i Antwerpen fordobles ofte Udgifterne og resikerer man, at Varerne bliver liggende der flere Uger, før de finder Leilighed. Som Retourfragt fra Nordafrica kunde man gjøre Regning paa Byg, Salt, Olje, Vin etc.

Under vort Besøg paa Malta er vi af de forenede Rigers Consul, Mr. James Gollcher, bleven mødt med den største Beredvillighed, og har vi optaget Arbeidet paa Øerne i Fællesskab med den amerikanske Vice-Consul, Firmaet C. Breed Eynaud & Co., der staar til Tjeneste med alle forønskede direkte Oplysninger.

S. Batt.

H. S. Ellefsen.

Indhold: Indberetning fra de kommercielle Stipendiater S. Batt og H. S. Ellefsen Side 643.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.,

No. 16. udgivet ved Departementet for det Indre.

1897.

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

Shanghai.

Aarsberetning dateret 14de Juli 1897.

Norske Skibe.		Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter Kroner.
		Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
								Ant.	Ton.	
I. Ankomne.										
Fra fremmede Lande til Hovedstationen .	192	148756	8	5 131	200	153887	-	-		
- fremmede Lande til Vicekonsulsstatio- nerne	297	239504	93	75 813	390	315317	-	-	-	-
Ialt	489	388260	101	80 944	590	469204	577	461 586		-
II. Afgaaede.										
Til andre Lande fra Hovedstationen . .	83	61295	117	93 038	200	154333	-	-		
- andre Lande fra Vicekonsulsstatio- nerne	201	154598	184	156433	385	311031	-	-	-	-
Ialt	284	215893	301	249471	585	465364	571	457 399		

Af svenske Skibe ankom 28 dr. 25 136 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. § 2 383.11, ved
Vicekons. § 7 617.91. Expeditionsafgifter, svenske § 319, norske § 429.45.

Ved Begyndelsen af Aaret 1896 var sandsynlig den største Flaade af
Handelsskibe ledig for Kystfart.

De indbringende Fragter under og efter Krigen mellem Kina og Japan forøgede Antallet af Skibe her paa Kysten ganske betydelig, delvis derigjennem, at Dampskibe blev taget fra Farten i Europa og Amerika — delvis blev der sendt ud aldeles nye, fortræffelige Baade — særligt byggede for Kystfarten — med rummelige Mellemdæk, Sideporter for Lasten, samt grundgaaende paa fuld Last. Blandt de gamle Dampbaade, som fandt Veien ud til Kina, var der mange, som passede daarligt for Farten, og det var vel mere Spekulation fra Redernes Side at sende saadanne Baade ud — for at sælge dem til Japaneserne — hvilket ogsaa lykkedes i flere Tilfælde.

Denne Foretagsomhed — der stod paa saalænge Kinas Ulykke varede — fandt en Reaktion i Begyndelsen af Aaret, foraarsaget ved daarlig Høst af Bønner, Sukker og Ris. Penge sad fast — alt bidrog til, at der herskede Flaahed i Handelen, og under saadanne Omstændigheder maatte ogsaa Størstedelen af Skibstonnagen nøie sig med en maadelig Fortjeneste; de lave Sølvrpriser bidrog ogsaa dertil. Mod Slutningen af Aaret blev Fragterne daarligere, og nogen Forbedring i Markedet var ikke at vente, da der var en Masse Tonnage ledig. Japaneserne havde hørt op med at købe gamle Dampbaade, men da Fragterne i Europa begyndte at stige, tog mange Redere sine Dampbaade bort fra Kysten, rigtignok med en miserabel Fragt hjemover. Ifølge Toldvæsenets Statistik var Antallet svenske og norske Fartøier, der ind- og udklarerede i Kinas Traktathavne i 1896, 1 126 dr. 870 173 Tons; sammenlignet med 1895 (595 dr. 429 485) har Tonnagen fordoblet sig; naar dertil kommer Kolonien Hongkong med 202 Skibe, dr. 199 149 Tons, har man inden Distriktet en samlet Tonnage af 1 069 322 Tons eller over én Million, hvilket er det høieste Tal hidtil naaet.

Sammenlignet med andre Lande er vi saaledes stillet:

	Antal Skibe.	Tons.
Storbritannien	19 711 dr.	21 847 082
Kina	9 917 -	6 989 208
Tydskland	2 090 -	1 945 019
Sverige og Norge	1 126 -	870 173
Japan	546 -	565 992
Frankrige	427 -	434 415
Amerika	143 -	165 578
Danmark	333 -	171 826
(Falder for en stor Del paa Telegrafelskabets ene Ka- beldamper)		
Rusland	66 -	113 656

Til Toldvæsenets Bruttointrader af $22\frac{1}{2}$ Millioner Taels var Forholdet (i runde Tal) betalt ved Fartøier af forskellige Nationer, fordelt saaledes:

Storbritannien 60 pCt., Tydskland 8 pCt., Sverige og Norge 3 pCt., Frankrige 2 pCt., Rusland 1.50 pCt., Japan 2 pCt., Kina 21.50 pCt. og 2 pCt. ved Flag af alle andre Lande.

Af den samlede Bruttotonnage, omkring 33 500 000 Tons, bidrog de forskellige Nationer saaledes:

Storbritannien 65 pCt., Tydskland 6 pCt., Sverige og Norge 3 pCt., Frankrige 1 pCt., Japan 2 pCt., Kina 22 pCt. og alle andre Flag 1 pCt.

Nedenstaaende Opgave udviser Omfanget af den svensk-norske Skibsfart paa Distriktet, (der nu indbefatter Kolonien Hongkong):

Til Hovedstationen ankom 202 Skibe dr. 154 784 Tons, Newchwang 62, 40 389, Tientsin 45, 35 982, Chefoo 57, dr. 38 564, Chinkiang 21, 19 330, Hankow 18, 16 657, Foochow 24, 20 313, Amoy 17, 7 527, Swatow 28, 22 549, Canton 18, 16 347, Hongkong 103, 102 029.

Der paamønstreredes i 1896 82 Europæere, fordelt mest Nordmænd, enkelte Svensker og 76 Kinesere og afmønstreredes 66 Europæere samt 69 Kinesere.

Pas. Der udstedtes 108 Pas til Missionærer.

Fr a g t m a r k e d e t .

Fragterne for månedlige Befragtninger have gradvis faldt; for Dampbaade dr. 900—1 000 Tons Reg betalt der i 1895 £ 600 à £ 700 pr. Maaned, medens i 1896 denne Størrelse blot kunde opnaa £ 450 à £ 500 i Begyndelsen af Aaret — senere i Saisonen — i Juli, August og Septbr. taldt Fragterne yderligere, og det var næsten umuligt at placere al den Mængde Tonnage, der var i Markedet. Det var først i December, det lyste op i Fragtmarkedet og der blev Efterspørgsel efter månedlige Certepartier.

Kulfragterne fra Nagasaki, som i Januar var § 1. 5 til § 1. 10 pr. Ton, dalede i September ned til 65 Cents.

Fra Newchwang til Amoy varierede Fragterne for Dampskibe fra 11 Cents til 28 Cents pr. picul og for Seilskibe fra 15 Cts. til 27 Cts. Fra Amoy til Newchwang og tilbage til Amoy betalt der for Seilskibe fra 16 Cts. til 28½ Cents.

Fra Chefoo til Amoy var Dampskibsfragterne oppe i 19 Cents og saa lavt nede som 10 Cents. Fra Tainanfoo (paa Formosa) til Chefoo og Amoy var Fragten for Seilfartøier fra 28 til 29 Cents. Fra Saigon til Amoy var Fragten for Dampskibe fra 22½ til 19 Cts.

Fra Singapore til Shanghai blev flere Seilskibe befragtet fra 10 til 11 § pr. Registerton. Mellem Amoy og Singapore er en livlig Passagerbefordring, saakaldet „Kuli Trafik“, Fragten var § 5 pr. Hoved, men paa Grund af den stærke Konkurrence faldt Prisen ned til § 3 og § 2.50. 52 801 Passagerer forlod Amoy til Singapore, 4 461 Passagerer forlod Amoy til Manilla under Aarets Løb og 29 244 Passagerer vendte tilbage derfra til Amoy, og 2 438 vendte tilbage fra Manilla.

Vicekonsulen i Hongkong indberetter om Fragtmarkedet følgende:

Saigon-Hongkong. Flere Dampbaade dr. 1 500 à 2 000 Tons Register blev befragtet i Januar til 11 Cents pr. Picul, derefter faldt Noteringerne til 9 Cents, da der pludselig noteredes i Begyndelsen af Marts en god Efterspørgsel, der havde til Resultat, at 11 Dampbaade, der repræsenterede et Lasterum af 408 000 Piculs, blev fragtet i én Uge til 11 à 13 Cts. pr. Picul.

Men Mangel paa Ris i Saigon forbunden med store Exportkontrakter til Europa, forarsagede en Stigning i Priserne dersteds og holdt tilbage Forretningen med Hongkong saameget, at Raterne i Juli faldt ned til 5 Cents pr. Picul, til hvilken Notering flere Dampbaade blev sluttet.

Ved Udgangen af December var Fragterne $8\frac{1}{2}$ Cents pr. Picul.

Redernes Opmærksomhed bør henledes paa en Ulempe, der er forbunden med Farten mellem Hongkong og Saigon, idet flere Dampbaade (tydske) er ilagt høje Mulkter, for mindre Kvantiteter af Opium, der fandtes iblandt Passagerernes Bagage og i Kulbunkerne. De Herrer Kapteiner maa føre skarpt Tilsyn med denne Smugling. Det er desværre ikke altid muligt, da visse Kinesere gjør en ren Forretning deraf ved at bekjendtgjøre til Toldmyndighederne i Saigon, at et vist Kvantum Opium, som de selv paa en eller anden Maade har faaet bragt ombord, findes i Dampskibet; de beskriver samtidig det Sted, hvor Opiumet er skjult, og faar da som Belønning af Toldvæsenet den Gratifikation, der er udlovet for saadanne Bekjendtgjørelser, og det er naturlig noget vanskeligt for de Herrer Kapiteiner at beskytte sig selv mod sliq uærlig Trafik. Det er bekjendt, at tyske Skibsredere har i den Anledning henvendt sig til Rigskansleren for at sætte en Stopper for denne ubillige og urimelige Maade at blive mulkeret paa.

Handel. Saavel Import som Export har været livlig. Totalværdien af Handelen med Kina steg fra Hongkong Tls. 315 000 000 i 1895 til Hk. Tls. 333 600 000; det høieste Tal endnu naaet af Toldvæsenets Statistik; medens Toldindtægterne beløb sig til Hk. Tls. 22 579 000. Aldrig har Importen naaet saa høje Tal, en saa høi Værdi som i 1896, der væsentlig falder paa Bomuldsvarer og Bomulds garn, hvoraf der indførtes for Hk. Tls. 79 243 431, som er over femogtyve Millioners Værdi mere end i 1895. Følgen er ogsaa, at Markedet er overfyldt og det vil ta lang Tid før det nuværende Oplag er solgt, saa man venter, at Importen i 1897 vil bli betydelig mindre.

De usikre Sølvr priser varierende fra 3 sh. 1 d til 2 sh. $10\frac{5}{8}$ d, begunstigede Exporten tilsyneladende, i Virkeligheden var Priserne høje; grundet paa Mangel paa Kobber — Landets gangbare Mynt — faldt Værdien paa Kobber „Cash“ betydelig. Før var Værdien 1 050 Cash paa en Dollar, nu er den 900 cash (medens denne Rapport skrives 9 Juli 1897, er Værdien gaaet op til 950 Cash paa en Dollar).

De væsentligste Indførselsartikler var foruden Bomuld og Bomulds garn Jern. Importen i forskjelligt Jern har fordoblet sig siden forrige Aar, uagtet dette, siges der, at Jernhandlerne ikke har havt synderlig Fortjeneste; de har store Oplag af Jern, som er ensbetydende med Rentetab og dyr Pakhusleie.

Nailrod Piculs 441 278, Værdi Hk. Tls. 939 976, Stangjern 163 457, 388 564, Hoopiron 32 247, 100 860, Plader 80 412, 283 230, Wire 49 482, 214 165, „Pig“ 144 779, 192 445, Gammelt 867 362, 1 168 935, Staal 85 718 456 496. Petroleum: amerikansk 33 520 649 Gallons, 4 833 573, russisk 28 285 000, 3 521 873, Sumatra 5 151 873, 727 875.

Sumatra Olien er for første Gang opført i Statistiken, den vil med Tiden alvorlig konkurrere med amerikansk og russisk Olie.

Kul. Tons 624 914, Tls. 3 539 804. De norske Dampaabaade bringer en Del af Kul til Shanghai, væsentlig fra Japan. Nagasaki, Moji og Prochinosu er Kulpladserne, men nu er der et nyt Marked i Tonkin fra Kebao, disse Kul er allerede meget efterspurgt, da de er baade billigere og bedre end Hankow Antracitkul.

Ris. Pcls. 9 414 568, Tls. 15 021 979.

Fyrstikker var en Artikel, som før udelukkende kom fra de fornede Riger — nu har Japan erobret Markedet med billigere og daarligere Vare. 1896 viser en Indførsel af Gross 7 793 450 til en Værdi af Hk. Tls. 1 677 296.

Sandaltræ, Pcls. 130 824, Værdi Tls. 1 209 438, indføres udelukkende i Seilskibe fra Australien — i denne Fart er ogsaa norske Fartøier interesserede.

Trælast (undtagen Sandaltræ) baade fra Vestkysten af Amerika og Singapore blev indført til en Værdi af Tls. 1 567 228.

Maskiner indførtes til en Værdi 2 064 441.

Uldvarer indførtes til en Værdi 5 363 143.

Bomuldsvarer og Garn indførtes til en Værdi 79 243 431.

England og Amerika har hidtil udelukkende forsynet Kina med denne Hovedartikel — væsentlig saakaldte „T-cloths“, white and grey shirtings-drills, Garn osv., men nu truer Japan med at faa Indpas og store Konsignationer kom under Aarets Løb, som imidlertid ikke faldt i Kinesernes Smag, saa Halvdelen er endnu usolgt.

Smør og Ost indførtes til en Værdi Hk. Tls. 94 253, Stearinlys 157 877, Cement 209 927, Cigarer og Cigaretter 400 818, Anilinfarver 1 546 100, Glas i Kasser 111 586, 348 128, Lamper 272 616, Synaale mille 4 170 982, 633 273, Parfumerier 70 856, Søgræs og Agar Agar, Pcls. 468 740, 874 281, Sæbe 519 924, Papir 114 802, Øl (til Shanghai) 106 850, condenseret Melk, Tins 21 216, 30 019, Do. fra Japan, 756, 755, Hermetik 10 853, væsentlig til de fremmedes Brug.

Italienske Sardeller og Ansjos lader til at fortrænge de norske. Udstyret paa Æskerne er mere elegant end de norske, Fiskene er omhyggelig pakkede, hver Fisk er befri og rullet sammen, og af en fin pikant Smag (kaldes ogsaa „Alici picanti“), som sikkert kommer fra en Tilsætning, Olivenolien faar.

Elektriske Lamper, Værdi 50 786. Saavel svenske elektriske Lamper som svenske Telefoner indføres i tiltagende Maalestok, lige-saa Victoria Kjøkkenlamper, takket være en energisk svensk Kjøbmands Handelsaand.

Exporthandel.

Kinas hovedsagelige Exportartikel er Silke, hvoraf udførtes: Raa hvid Silke 38 223 Piculs, Værdi Hk. Tls. 13 285 843, raa gul Silke 6 775,

1 894 784, raa vild Silke 16 370, 2 403 827, Dampfilatür Silke 27 041, 11 126 022, Kokoner 17 845, 858 950, Affald „Refuse“ Silke 44 937, 2 102 114, Silketøier 18 260, 9 133 439, Shantung Pongees 2 590, 589 874, uklassificerede Silkeprodukter 5 432, 694 482.

Silkeforretningen har været daarlig; den tilskrives et mindre Forbrug i Europa og liden eller ingen Efterspørgsel i de forenede Stater. Paa Grund af de lave Priser foretrak Landbefolkningen istedetfor at snelle deres Kokoner, at sælge dem til Filatürerne. Priserne var meget høje paa Kokoner, paa Grund af de mange nye Filatürer, der startede under Saisonen. Arbejdslønnen blev dyrere — den steg fra 15 til 22 til 30 til 35 Cents pr. Dag — saa Produktionsomkostningerne paa Filatürsilke steg abnormt højt. I Løbet af 3 Aar er det gaaet op fra Tls. 450—500 pr. Picul op til 650—700 Tls., medens de har maattet sælge med Tab.

Dampfilatürerne tabte betydeligt, og de indfødte Silkekjøbmænds Tab anslaaes til 2 Millioner Tels, medens den fremmede Kjøbmand, som er Kommissionær, havde liden eller ingen Fortjeneste. Der er altsaa en Tilbagegang i Silkeindustrien i det nordlige Kina, som burde indta en fremstaaende Plads og den er endog truet af Japan og andre silkeproducerende Lande. Dersom denne Industri, som er en af Kinas bedste Indtægtskilder og Rigdom til Folket, skal vedligeholdes og udvikles, maa her gøres noget før det er forsent. Man maa opmuntre Filatürerne og Indlands Skat maa formindskes i den Grad, at Kina kan konkurrere paa lige Vilkaar paa Verdensmarkederne. Opfostringsskoler efter Pasteurs System tiltrænges i Silke-distrikterne for Valg af Æggene af Silkeormen, hvorved Kokonhøsten kunde fordobles og forbedres i Kvalitet. I Løbet af de sidste 20 Aar har ifølge en Rapport fra Shanghai Handelskammer Nordkinas Silkeindustri sunket fra 52 til 20.75 Procent, medens Industrien i Japan har steget fra 16 til 59.75 Procent. Slige Tal taler for sig selv og for Japans Konkurrencekraft!

The. Denne Industri viser ogsaa en Nedgang. Sort Pels. 912 417, Værdi Hk. Tls. 19 409 486, grøn 216 999, 5 630 070, Støv 292, 1 391, Brick 503 179, 4 241 980. Det gjælder væsentlig sort The, der viser en Formindskelse af 211 500 Piculs. Vel blev Produktionen formindsket over hele Kina, da den ikke kunde konkurrere med Geylon og Assam The, men man har Haab om at gjenvinde en Del af Markedet, om ikke i England, saa andetsteds, ved at tilberede Theen efter indiske og Ceylon Metoder, hvor Maskiner anvendes, som nu ikke længere er forbudt at indføres. Brick The for det assiatisk-russiske Marked er i Tiltagende, og denne Sort Handel skal ha været meget lønnende; den er udelukkende i russiske Hænder.

Straaflætninger viser ogsaa en betydelig Nedgang. Der udførtes 100 184 Pels. til en Værdi af 3 907 242. Her har ogsaa Japan begyndt at erobre Markedet; i Europa og Amerika er Efterspørgselen efter japansko Straaflætninger i Tiltagende, fordi Arbejdet er bedre og Farven vakrere.

Af Huder udførtes Pels.	158 367	Tls.	1 826 281
Horn	—	-	11 687
		-	98 105

Skind. Værdien af Hunder-, Gjede-, Faar- og Lammeskind var Tls. 2 644 989, lidt mindre end i 1895.

Stigningen i Værdien af „Cash“ vis à vis Sølv vil formindske Export-handelen, for den forhøier Prisen paa alle Exportartikler; t. Ex. Folk, som sælger Skind i det Indre til Opkøbere, forlanger B e t a l i n g i C a s h, medens Opkøberen behøver Cash og bare Cash, og hvis han ikke faar nok Cash saa det lønner sig, vil han ikke gaa ind i Landet og købe op Skind. Exporten af Skind var mulig, fordi disse Skind blev købt med Cash, og Cash blev købt med Sølv, og Sølv blev købt med Guld — og endelig blev Skindene solgt i Europa for Guld. Men nu maa Gevinsten mellem Guld og Sølv balanceres ved Tabet mellem Sølv og Cash. Den samme Aarsag som foranledigede Kjøbmanden her at sende Skind til Europa, foranledigede ogsaa den fremmede Kjøbmand i Japan at exportere Kobber, væsentlig til London. Denne Export af Kobber fra Japan til London foraarsagede, at Prisen paa Kobber steg i Japan, og da Kina væsentlig faar Kobber fra Japan, steg naturlig ogsaa Prisen paa Kobber i Kina, og denne Stigning bidrog til at Nedsmeltningen af Cash tiltog. For nogle Aar siden var én Dollar i det Indre værd 1 200 Cash, nu har Kursen været saa lavt nede som 840 Cash.

Exporten af B o m u l d har aftaget med over det halve, Pels. 418 102, Værdi 5 017 899, som imidlertid er et friskt Tegn, da Bomuldsspinderierne her og inde i Landet forædler Raamaterialet selv. I Shanghai er ikke mindre end 10 (hvoraf 7 er i fuld Sving) store, moderne Bomuldsspinderier med 315 630 Spindeler, der kan tillave 790 Baller Garn om Dagen.

H a m p, Pels. 86 913, Tls. 642 801.

M a t t e r (Ruller) Pels. 502 017, Tls. 1 814 032.

M u s k u s, Pels. 23, 366 281.

G a l n ø d d e r, Pels. 26 055, Tls. 327 076.

O l i e r (Bønne-, Jordnøddolie, Theolie, Træolie osv. Pels. 218 508, Tls. 1 421 747.

P a p i r, Pels. 266 744, Pels. 1 858 000.

R h a b a r b e r, Pels. 6 317, Tls., 174 087.

S e s a m u m F r ø, Pels. 33 481, Tls. 140 124 mod Pels. 198 483, Værdi Tls. 662 307 i 1895, en uhyre Nedgang, som vel kan skrives paa Kemiens Konto: at man i Europa har opdaget Planter og Trær, hvoraf kan udvindes Olier, der har samme Virkning som Sesamum orientale.

T a l g (Dyre), Pels. 11 749, Tls. 76 897.

T a l g (vegetabilisk), Pels. 20 611, Tls. 175 193. Ogsaa her er Mindskningen alvorlig. Prisen paa Cash er her væsentlig Aarsagen.

S u k k e r, brunt, Pels. 379 751, Tls. 1 225 637.

D o., hvidt, Pels. 45 489, Tls. 205 298.

D o., Kandy, Pels. 6 498, Tls. 46 793. Her er ogsaa Nedgangen ganske betydelig, men Kina har nu tabt sin Sukkerø Formosa.

T o b a k s b l a d e, Pels. 104 761, Tls. 1 445 084.

Vermicelli og Makaroni, Pcls. 158 118, Tls. 733 811.

Uld, Pcls. 151 847, Tls. 1 213 579.

Kameluld, Pcls. 20 185, Tls. 234 892.

Nyt Marked for vore Assurance-Selskaber.

Efter hvad jeg har bragt i Erfaring, er her et lønnende Felt for Brand- og Sø-Forsikrings-, ligesaa for Liv-Assuranceselskaber. Alle de største engelske, tyske, østerrigske og amerikanske osv. Selskaber er her repræsenterede, men ikke et eneste svensk eller norsk. Selskaberne er enten repræsenterede ved særskilte lønnede Agenter, der udelukkende offerer sig for Sagen; dette er ubetinget bedst, hvad Livs-Assurance angaar (og Kineserne har rigtig faaet Smag paa at assurere deres Liv, mange for meget høje Beløb) eller ved Kjøbmandshuse. Næsten alle Firmaer her repræsenterer 2 eller flere Assuranceselskaber.

Hvad Brand-Forsikring angaar, maa Kineserne betale langt højere Præmier, end de Fremmede, da Ildspaa sættelse forekommer hyppigere her end hjemme.

Det er ikke alene Huse og Fabrikker, der forsikres, men for en stor Del Varer af en kostbar Natur, som ligger i Pakhusene. Helst burde Agentur gives de Firmaer, der arbejder for de forenede Rigers Skibsfart.

Almindelige Bemærkninger.

1896 betragtes som et Mærkeaar. Fra saavel et politisk som kommercielt Standpunkt var der mange Tegn paa, at Kina virkelig begyndte at vaagne op efter sin tusindaarige Slummer, og Shanghai som det store Handelscentrum var selvskreven til at lede et saadant Skridt og profitere derigjennem. I Marts var den gamle Statsmand Vicekongen Li Hungchang her og reiste til Czarens Kroningshøitideligheder i Rusland som Kinas keiserlige Ambassadør og vendte tilbage i Oktober efter en glimrende Modtagelse i Europa og Amerika, som man misundte ham i Peking, og istedetfor Belønning fik han blot en selvskreven Plads som Medlem af Tsungli Yamen (Udenrigsdepartementet), hvorved hans Handlefrihed betydelig lammedes. Hans mangeaarige Medhjælper Excellencen Sheng, nu ophøiet til Sheng Ta-chén er udnævnt til Generaldirektør over Jernbanevæsenet i Kina, med Bopæl i Shanghai, og han tog strax fat paa den lille Banestrækning Woosung—Shanghai, som blir færdig til Høsten og bygges udelukkende af tyske Ingeniører. I Nord har man fortsat Arbeidet paa Tientsin—Shanghai Linien, og Tog gaar nu til „Chung-hou-sø“, som er 120 li forbi den store Mur. Det er dog ikke Meningen at fortsætte videre med denne Bane. Paa Høiderne, hvor 2 000 Aar tilbage over en Million Arbeidere hamrede med Stenredskaber for at bygge den vældigste Mur, som menneskelig Despotisme endnu har udført, der passerer nu Toget gennem denne store Mur, cirka 3 Mil fra Søen. Denne nye Befordringsmethode er meget populær blandt Befolkningen, for Togene er sædvanlig propfulde og Godsvognene ligesaa med Last af Kul, Kalk, Grise osv.

Tientsin-Lu-kou-chio Banen eller som den almindeligvis benævnes Tientsin Peking blir færdig til Høsten, Septbr. 1897. Da man ventede tung og stor Trafik paa denne Linie, er Skinnerne af sværere Kaliber, 85 Punds Vægt. Tog gaar daglig mellem Tientsin og Yang-tsun — blot en Time fra Peking — et stort Gode for alle Reisende, istedetfor den rystende Peking-Kjærre og den ubehagelige Flodbaad — begge var meget langsomme Kommunikationsmidler, som den Reisende heldigvis nu er fri for. Disse Baner mod Nord bygges af engelske Ingeniører; men baade en svensk og en norsk Ingeniør har havt sin ærefulde Andel i Bygningen og er fremdeles ansatte deroppe.

Den nye „Imperial Bank of China“ har begyndt sin Virksomhed og er modeleret efter „Hongkong & Shanghai Banking corporation“, med en Stab af engelske og kinesiske Emploieés. Bankbestyreren her ved selve Hovedstationen er en Engelskmand, medens der er 3 kinesiske Bankdirektører, som er valgt blandt den kinesiske Komité — 12 Mand stærk; disse danner Styrelsen, der skal kontrollere den kinesiske Sektion. Foreløbig skal Banken operere i Peking, Shanghai og Tientsin, men senere er det Meningen at oprette Filialer i andre Havne og Byer inde i Landet. Dette Foretagende skyldes Excellencen Sheng Ta'ch'ên. De store Provinsbyer Soochow og Hangchow, som blot er en Dags Reise fra Shanghai blev ifølge Shimono-seki Traktaten aabnet i September som Traktathavne. Det er endnu for tidlig at danne sig noget Begreb om Handelen der og hvilken Virkning den vil ha paa Handelen i Shanghai. Planen at forbinde Soochow, Shanghai og Nanking med Jernbane vil sikkert puste Liv og bringe Trafik blandt Befolkningen.

Den frivillige russiske Dampskibsflaade saavel som Pacific mail steamships co. fra San Francisco anløber nu regelmæssig Shanghai.

Shanghai har hidtil havt to Tørdok-Selskaber, som gav godt Udbytte til Aktionærerne, men det var utilstrækkeligt med den stadig tiltagende Skibsfart og det er glædeligt at nævne, at et nyt Selskab er dannet: „The Shanghai Engineering Shipbuilding and Dock Company“, som allerede er igang og har under Bygning en stor moderne Tørdok.

Pesten brød ud i Canton og Hongkong og spredte sig til Swatow og Amoy, men Toldmyndighederne tog itide strenge Forsigtighedsregler fra Mai til September, og intet Tilfælde er indtruffet her. I Amoy hersker der iaar (Juli 1897) en rigtig Epidemi blandt Kineserne, saa man har taget samme Skridt som i tidligere Aar for at holde denne frygtede Farsot borte.

En ny Kirkegaard er netop færdig, hvor der er oprettet et moderne smagfuldt bygget Crematorium.

Missionsvirksomheden. Et større Antal af vore Missionærer har i flere Aar været stationeret paa Grænsen af Mongoliet. Hidtil har Myndighederne her haardnakket negtet at stemple Pas for denne Del af Landet. Nu har jeg ordnet denue Sag med Tsungli Yamen, og Pas er udstedt for Mongoliet; dog betinges der ved Udstedelsen af Pas til denne store fjerntliggende Provins, hvor mange Smaafyrster regjerer, at Sted og Egn, hvor Missionærerne ønsker at arbeide, nøiagtig opgives. Missionærerne fortsætter med at købe Eiendomme, som Mandarinerne altid med Næb og Klør

strider imod; men det ordnes efterhvert, naar Klage derom er indgivet til Tsungli Yamen. De af vore Missionærer, der mistede sit jordiske Gods ved det store Oprør i Szechuan, har faaet fuld Opreisning i Kontanter, og endelig er Stemningen mod Missionærerne langt mere fredelig end tidligere.

Carl Bock.

Lissabon.

Aarsberetning dateret 14 Juli 1897.

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	25	10 036	-	-	25	10 036	-	-	2 607
- Norge til Vicekon- sulsstationerne . . .	22	7 582	-	-	22	7 582	-	-	2 906
- Sverige til Hoved- stationen	5	2 003	-	-	5	2 003	-	-	1 760
- Sverige til Vicekon- sulsstationerne . . .	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- andre Lande til Hovedstationen . . .	61	26 180	10	4 507	71	30 687	-	-	13 353
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	27	9 928	51	21 605	78	31 533	-	-	8 600
Ialt	140	55 729	61	26 112	201	81 841	139	61 469	29 226
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hoved- stationen	5	1 389	-	-	5	1 389	-	-	755
- Norge fra Vicekon- sulsstationerne . . .	10	4 210	1	531	11	4 741	-	-	1 015
- Sverige fra Hoved- stationen	-	-	-	-	-	-	-	-	-
- Sverige fra Vicekon- sulsstationerne . . .	11	2 213	-	-	11	4 213	-	-	3 425
- andre Lande fra Hovedstationen . . .	22	8 202	72	32 975	94	41 177	-	-	4 645
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	36	15 267	45	15 909	81	31 176	-	-	15 048
Ialt	84	33 281	118	49 415	202	82 696	141	62 287	24 898

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. Reis 549 820, ved Vicekons. R. 246 835, hvoraf tilfaldt Konsulskassen R. 796 655. Af

svenske Skibe ved Hovedst. R. 214 375, ved Vicekons. R. 149 835, hvoraf tilfaldt Konsulskassen R. 74 915. Ialt tilfaldt Konsulskassen R. 1 085 945. Expeditionsafgifter norske R. 5 400, svenske R. 1 350.

Af svenske Skibe ankom 62, dr. 31 260 Ton.

Endel af de ovenfor som i Ballast afgaaede opførte Skibe har kompletteret Lasten i andre Havne i Distriktet og er saaledes disse Skibe, som kun har gjort en Reise i Portugal optaget to Gange, først i Ballast og siden med Last.

Den norske Skibsfart paa Distriktet var i

	1893.		1894.		1895.		1896.	
	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.	Antal.	Tons.
Norske Fartøier .	241	92 551	257	95 959	235	83 293	201	81 841

H a n d e l. Den i foregaaende Aarsrapporter omhandlede finansielle Krise, hvorunder Landet har lidt siden 1891, er mod Forventning i 1896 snarere til- end aftaget. Da Høsten i 1895 blev langt sletttere, end man havde ventet og derfor i 1896 større Kvantiteter Korn maatte indføres til Landets Behov, forværredes den allerede før raadende daarlige Kurs betydeligt (den faldt fra 43 pence pr. 1 000 Reis til 38 pence), hvilket Forhold selvfølgelig maatte indvirke i høi Grad skadeligt paa Portugals Handel. De Forhaabninger, man mod Slutningen af 1895 nærede om, at den langvarige Krise inden kort Tid skulde være overstaaet, blev saaledes til intet.

Værdien af Portugals Import var:

I 1896	39 530	contos de reis
mod i 1895	39 862	— —

Og Exporten:

I 1896	26 142	conto de reis
mod i 1895	26 960	— —

Nogen Forandring i Toldtarifen af 10de Mai 1892 er endnu ikke vedtaget.

Klipfisk. Importen af Klipfisk til Portugal var i 1896 betydeligt større end sædvanligt.

Portugals Forbrug har i Regelen været 20—22 000 Tons aarlig. I 1896 indførtes fra alle Lande tilsammen 25 000 Tons, hvoraf fra Norge kun 7 000 mod 9 000 Tons i 1895 og 12 000 i 1894.

At Exporten af norsk Fisk til Portugal er aftaget saa betydeligt, turde vel have sin Grund deri, at forrige Aars Fiske var saa daarligt, hvorfor Priserne i Norge paa Klipfisk steg.

Den indenlandske Tilvirkning af Klipfisk er under saa gunstige Forhold, mærkeligt nok, ikke i større Grad tiltaget. I 1896 fiskedes og tilvirkedes ombord paa portugisiske Skibe 1 600 Tons Fisk.

Den danske Klipfiskexport til Portugal er næsten ophørt. I 1896 indførtes deraf kun 86 Tons.

Forbruget af Klipfisk bestod altsaa i 1896 for største Delen af Newfoundlandfisk, hvorefter indførtes ca. 16 000 Tons.

Priserne for Newfoundlandfisk varierede fra 9 800 Reis til 10 400 og for den norske mellem 10 200 og 10 800 R. pr. Kvintal à 60 Kg. fortoldet Vare. Den portugisiske Fisk af bedre Sort er solgt til 2 400 Reis, ligesaa pr. Kvintal à 60 Kg.

Trævarer. Ligesom Importen fra alle Lande i 1896 var mindre end i 1895, var dette ogsaa Tilfældet fra de forenede Riger, omend ubetydeligt mindre.

Til Portugal indførtes fra alle Lande:

	1895.	1896.
	Kbm.	Kbm.
Bjælker	11 373	15 625
Deraf fra Norge og Sverige. .	852	3 665
Planker	8 761	3 379
Deraf fra Norge og Sverige. .	4 600	2 169
Bord	39 569	34 117
Deraf fra Norge og Sverige. .	25 190	22 618

De forenede Riger har fremdeles beholdt første Plads blandt alle Lande, som udfører denne Vare til Portugal.

Jern og Staal. De forenede Rigers Jernexport til Portugal har i Aaret været den samme med ubetydelige Vexlinger. Heraf fremgaar, at Forandringen i den portugisiske Toldtarif af 1892 fra Toldsatsen „ad valorem“ til en vis Pris pr. Kilo ikke, som forventet, har udøvet nogen fordelagtigere Indflydelse paa Importen af denne Vare fra de forenede Riger.

Til Portugal indførtes:

	1895.	1896.
	Tons.	Tons.
Jern	30 327	33 107
Deraf fra Norge og Sverige. .	2 918	3 567
Staal	1 233	2 223
Deraf fra Norge og Sverige. .	256	269

Træmasse. Da i 1895 Importen af denne Vare var usædvanlig stor og de større Papirfabrikanter ved Slutningen af samme Aar sad inde med et betydeligere Forraad af Træmasse, indførtes i 1896 fra alle Lande ialt kun 823 Tons mod 2 199 i 1895. Direkte fra de forenede Riger indførtes ingen Træmasse til Portugal. Paa Grund af den usædvanligt ringe Import af Træmasse i Aaret burde en større Stigning af Importen af Papir have fundet Sted, men dette blev ikke Tilfældet, idet den officielle Statistik viser, at der i 1896 indførtes Papir af alle Slags, 2 100 Ts., mod 2 200 i 1895.

Is. Importen af Is til Portugal bestaar fremdeles kun af en norsk Ladning om Aaret. I 1896 indkom deraf til Lissabon fra Christiania 320 Tons.

Salt. Aarets Salthøst var ganske god, især hvad Kvalitet angaar, men ikke destomindre blev Salget deraf meget under det i 1895. Exporten af denne Vare er i den senere Tid betydelig aftaget paa Grund af den stærke Konkurrance, som det billigere Middelhavssalt fremdeles gjør med det portugisiske. Den sædvanlige Export udgjør aarlig 150—160 000 Tons, men i 1896 kun 90 000 Tons, hvoraf til de forenede Riger 22 000 Tons. Ved Aarets Begyndelse var Prisen paa Salt 2 400 Reis pr. Moi eller 828 Liter, men faldt siden til 2 000 Reis, og var i Oktober gaaet ned til 1 450 Reis. Da ved Aarets Slutning et betydeligere Lager Salt endnu var usolgt, og Udsigterne for kommende Høst er gode, turde den sidstnævnte Pris komme til at holde sig hele Aaret 1897.

Vin. Aarets Vinhøst var baade i Kvalitet og Kvantitet usædvanlig god. De Opofrelser, der, efterat Phylloxeraen begyndte at hjemssøge Landet, er gjort for atter at forhøje Vinavlen, har i de sidste Aar vist de gunstigste Resultater.

Vinexporten i 1896 var:

Hvide og røde, lettere Vine:

Til alle Lande tilsammen	Dltr. 4 512 805
Deraf til Norge og Sverige. . . .	- 2 403

Madeira:

Til alle Lande tilsammen	Dltr. 225 370
Deraf til Norge og Sverige. . . .	- 49

Portvine:

Til alle Lande tilsammen	Dltr. 2 845 618
Deraf til Norge og Sverige. . . .	- 77 956

Kork. Den portugisiske Korkexport er i de sidste Aar betydelig tiltaget. Indtil 1895 var denne ca. 22—23 000 Ton aarlig, men steg i 1895 til 27 000 Tons og gik i 1896 op til 28 500 Tons, hvoraf til Norge og Sverige 1 673 Tons.

Fragterne var i Aaret lave og med faa Undtagelser de samme som i 1895. Fragt for Salt fra Lissabon til Sverige varierede mellem 45 à 55 Øre pr. Hkl., til Norge mellem 80 Øre à 1 Kr pr. 140 Liter og til Holland mellem 6 à 7 sh. pr. Ton. Kork til Sverige mellem 50 à 60 sh. pr. Ton. Salt fra Setubal til Sverige mellem 50 à 85 Øre pr. Hkl., til Norge mellem 75 à 90 Øre pr. 140 Liter, til Holland mellem 6 à 7 sh. pr. Ton og til Königsberg 12 sh. pr. Ton.

Paa norske Skibe paamønstredes 4 og afmønstredes 12 Mand.

Epidemiske Sygdomme er ikke forekommet i Aaret.

Generalkonsulatets Kontor er fremdeles Campo des Seboas 43, aabent 9—3. A. Cronhielm.

Madrid.

Aarsberetning dateret 15 August 1897.

Da Løsningen af Cubaspørgsmaalet ei lykkedes i Aaret og saaledes Landet ikke blev befriet fra de Omkostninger, som Oprørets Bekjæmpelse kræver, og derhos Uroligheder opstod i en anden af Spaniens Kolonier, Filippinerne, der snart tog en alvorlig Vending, kunde naturligvis de Fremskridt i Stats-husholdningen, som i det foregaaende Aar begyndte at gjøre sig gjældende, ei medføre de aabenbare Resultater, som under fredelige Forhold turde have fundet Sted, da Statens Midler stadig maatte tages i Anvendelse til nye Expeditioner og Underholdning af store Styrker paa Krigsfod. Nye Laan maatte optages, hvoraf det største, à 400 Millioner Pesetas, amortisabelt, med Garanti i Toldindtægterne, med Lethed dækkedes inden Landet.

Kursen var i Aaret i Gjennemsnit 120 Pesetas pr. 100 Francs.

Under de to Kolonialkrige, som Landet havde at udstaa, vedblev imidlertid de fredelige Sysler uforstyrrede, om end en og anden af dem, som Agerbruget og Dele af Industrien, som for sit Marked var afhængig af Kolonierne, led ved de Arbeidskræfter, som maatte fratages dem, og ved ingen eller ringe Kjøbeevne i Kolonierne.

Grubeindustrien har ved afgjort gode Priser og let Afsætning for sine Produkter at opvise en forøget Virksomhed, og har denne vigtige Næringsgren været mere blomstrende end i noget Aar af dette Aarhundredes sidste Halvdel. Den høje Kurs har herunder som for al Export bidraget ved det Overskud af Gevinst, som derved er erholdt og tjent til at spore Grubeieerne til at udvide sin lønnende Virksomhed.

En af de Bjergværksprodukter, hvis Produktion har været mest fordelagtig i Aaret, er Kobber. Dette betingede først i Aaret £ 41. 5, hvilken Pris i Februar forøgedes med £ 2 og i Marts oversteg £ 44 samt i Juli viste sig at kunne fixeres til ca. £ 50, hvilken Pris siden har været den raadende. Følgen deraf har ogsaa vist sig i den Uddeling, som Bolaget Riotinto i Huelva har kunnet gjøre for 1896, gaaende op til ca. 18 %. Af Bolagets Gruber blev i Aaret uddrevet 1 440 000 Ton jern- og kobberholdig Pyrit, og tilsammen med de øvrige Gruber var hele Produktionen i Provinsen Huelva af kobberholdig Malm ca. 2 800 000 Ton.

Provinsen Sevilla har frembragt omkring 25 000 Ton. Ovennævnte Bolag Riotinto har ogsaa fremstillet næsten 4 200 Ton Kobbersulfat.

Uagtet Kobberbrydningen i Spanien er i Hænderne paa Udlændinge, har dog disse Resultater medført Fordele for Landet ved, at de har virket opmuntrende paa spanske Bolag og foranlediget disse til at arbeide for nye Grubers Aabning og forøge Produktionen af allerede tilværende. 1897 begynder saaledes under meget gunstige Forhold for Brydningen af denne Malm.

Jernmalm begunstigedes af samme Omstændigheder, og Exporten deraf fra Vizcaya har været den betydeligste, som i noget Aar har fundet

Sted, medens der fra Santander, Almeria og Cartagena samt Sevilla ogsaa spores betydelig Øgning. Efterspørgselen er ved Aarets Slutning saa stor, at den neppe kan tilfredsstilles, hvortil kommer, at Mangel paa Skibe ogsaa gjør sig gjældende. Exporten af Jernmalm var i Aaret ca. 6 200 000 Tons mod 5 248 192 for 1895, hvoraf paa Vizcaya kommer 4 798 283 mod 4 354 133 for 1895. Den relativt betydeligste Forøgelse viste Sevilla, som i 1895 exporterede 88 582 Tons og i 1896 ca. 260 220,

Produktionen af Jernmalm 1896:

Vizcaya 5 250 000 Tons, Santander 530 000, Murcia 300 000, Sevilla 265 000, Almeria 275 000, Oviedo 60 000, Malaga 38 000, andre Provindser 71 000 Tons, tilsammen 6 789 000.

Som af ovenstaaende fremgaar, er uden Sammenligning største Delen af Malmen exporteret og kun en ringe Kvantitet forædlet inden Landet. Af denne Del exporteredes tilsammen 23 085 Ton Jern i Takker mod 22 699 Ton i 1895.

Af Staal produceredes følgende Kvantiteter: Bessemer 62 511 Ton, Siemens 42 066 Ton samt i forarbejdet Jern og Staal 137 809 Ton, alt af Bolagene i Nord-Spanien, hvoraf de fornemste fremdeles er Sociedad Altos Hornos og Soc. Vizcaya i Vizcaya, samt Fabrika de Mieres og Duro y Cia i Asturien. Paa Grund af Foranstaltninger, som er truffet for at beskytte den indenlandske Produktion ved at vanskeliggjøre Indførsel af udenlandsk Materiale, havde man ventet, at den indenlandske Fabrikation deraf skulde have tiltaget i højere Grad, end hvad Tilfældet har været, hvilket dog formodes at ville finde Sted i kommende Aar.

For Bly har Aaret ogsaa været et af de bedste, og Prisen ved Aarets Slutning er meget fordelagtig, noget, som giver Anledning til en betydelig Øgning i Produktionen. Uagtet Forbruget af dette Metal er i Stigende, er det vanskeligt at sige, hvorvidt den kan vedblive i samme Proportion, hvilken i kort Tid skulde kunne opdrives i betydelig Grad, især da der er Grund til at formode, at det paa sølvholdig Blymalm rige Distrikt i Sierra Almagrera ved der foretagne Arbejder til Vands Bortskafning snart vil kunne bearbejdes. Af blyholdige Malme har i Aaret været produceret ca. 400 000 Ton mod 330 000 i foregaaende Aar. Provinsen Murcia indtager første Plads. I Distriktet Mazarron opfordredes 31 200 Ton Malm med i Gjennemsnit 58 % Rigdom paa Bly og ganske betydelig Sølvgehalt.

Produktion af Bly og Sølv 1896:

Murcia Bly 85 000 Tons, Sølv 140 000 Kilogr., Jaen (Linares) Bly 40 500, Sølv 10 000 Kg., Cordoba Bly 26 000 T., Sølv 39 700 Kg., Almeria Bly 15 000 Ton, Guipuzcoa 4 290, 3 200 Kg., Guadalajara Sølv 30 000, tilsammen Bly 170 790, Sølv 222 900.

For Sølv har Priserne i Aaret ikke været gode, i Gjennemsnit 30 d i Stænger, men har Resultatet dog været gunstigt ved de opfordrede Malmes Rigdom. Paa Grund heraf synes de forsømte Gruber i Hiendelaencina, Guadalajara, der er de eneste i Landet, hvor Sølv ikke faaes gennem Ud-

dragning af Bly, atter at ville komme sig fra det Forfald, hvori de ved Mangel paa kapitalstærke Bolag i en Tid har været forsæt. En af disse Gruber bearbejdes paa et Dyb af 580 Meter.

Zink har været begunstiget af gode Priser og finder stor Efterspørgsel. I Provindsen Santander har la Compania Asturiana fortsat sine betydelige Uddrivninger opgaaende til 31 200 Ton Galmej og samtidig iværksat nye Undersøgelser i den tilgrænsende Provinds Leon. I Murcia er uddrevet 10 000 Ton af samme Malm og ogsaa i Provindsen Ternel er gode Affærer gjort, uagtet der raadende høje Transportomkostninger. Videre findes i Caceres og La Mancha Gruber, som vil blive at bearbejde, saafremt de nuværende Priser holder sig. Af Metallet er produceret 6 000 Ton, alt af Fabriken Arnao i Asturien.

Kviksølv. Uagtet Priserne ei har været særdeles gunstige, har de dog været tilstrækkelige til i Forening med Kursen at bevirke gode Resultater. Almaden har fremdeles indtaget første Plads i Verden for Kviksølvproduktion. I disse Gruber er i Aaret kommet istand en Forbedring, som længe har været paakrævet, idet nemlig Boremaskiner for komprimeret Luft er blevet indført. Uddrivningen af Malm var ialt 22 100 Ton, hvorhos adskillige Bolag udbrød i Asturien ca. 12 000 Tons.

Guld. For dette Metal kan Aaret forsaavidt siges at være mærkeligt, som det har medført en større Iver i Undersøgelsen i adskillige Provindser som Guadalajara og Leon, skjønt afgjørende Resultater ei kan opgives før i næste Aar.

Mangan er bearbejdet i Provindserne Huelva og La Mancha, skjønt i den sidste Provinds de høje Transportpriser er til Hinder for Industriens Opblomstring. Udførselen af Malm i Aaret var ca. 90 000 Ton, især Karbonater fra Huelva, medens i 1895 hele Produktionen kun opgik til 10 162 Ton.

Lignit. Produktionen var under Aaret ca. 44 000 Ton mod 44 708 i 1895.

Stenkul. Uagtet Produktionen i Aaret udviser Forøgelse, har denne dog ei været saa betydelig, som man i Betragtning af de rige Tilgange kunde have ventet, idet nemlig i Stedet for de 1 800 000 Ton i rundt Tal, som er udbrudt, med Lethed skulde kunne været frembragt det Dobbelte. De fornemste Bolag er Fabrica de Mieres, Union Hullera og Sociedad Hullera Espanola, som alle bearbejder Leier i Asturien.

Nedenstaaende Tal viser Produktionen for 1896 efter officielle Opgaver:

Asturien 1 120 000 Ton, Cordoba 305 580, Palencia 132 000, Cindad Real 100 000, Sevilla 79 000, Leon 50 800, Gerona 41 600, Burgos 150, tilsammen 1 892 130 Ton.

Heraf fremgaar, at Forøgelsen udelukkende kommer paa Asturien og Cordoba, uagtet i andre Distrikter som f. Ex. Villanueva i Sevilla, Gruberne er i Stand til at give den tredobbelte Kvantitet aarlig, af hvad der for

Tiden uddrives dersteds. Distriktet Puertollano har ogsaa betydelig Rigdom, men mangler endnu Transportmidler og Industri for at bevirke let Afsætning for sin Produktion.

Torv er ikke bearbejdet, skjønt rige Leier findes, og uagtet i andre Lande flere Anvendelser er opstaaet for dette Stof.

Følgende Tal belyser sluttelig den totale Import og Export af Bergværksprodukter i 1896.

Import.

Stenkul 1 447 345 Ton, 39 078 315 Pesetas, Kokes 234 033, 6 318 891, Tjære, Asfalt m. m. 35 401, 2 832 133, Fotogén, uraffineret 34 427, 5 508 382, Takjern 8 607, 611 529, Støbejern 14 832, 2 895 110, smedet Jern og Staal 26 265, 693 7018, Guld i Stænger 337 Kg., 1 179 500 Pes., myntet Guld 81 153 Pes., Sølv i Stænger 5 776, 554 060, myntet Sølv 100 951 989 Pes., andre Metaller, Nitrater etc. 61 132, 17 624 375, tilsammen 184 572 455 Pesetas.

Export.

Jernmalm 6 215 958 Ton, 56 490 183 Pesetas, Kobber 629 546, 28 329 591, Zink 36 656, 1 541 359, Bly 6 270, 1 963 338, Mangan 87 835, 4 138 100, Jernpyrit 464 882, 4 604 883, Takjern 23 085, 1 166 352, Kobbermetal 46 417, 18 902 826, Blymetal 166 124, 47 504 676, Zinkmetal 3 560, 1 780 301, Kviksølvmetal 1 559 065 Kg., 8 730 772 Pes., Guld i Takker og Mynt 1 206 Hg., 222 345 Pes., Sølv i Takker og Mynt 7 059 747, 139 984 184, Salt etc. 259 166 Ton, 3 973 258 Pes., tilsammen 319 332 168 Pesetas.

I Grubeskat betaltes til Staten 3 500 000 Pesetas. Gruberne i Almaden indbragte derhos Staten 6 000 000 Pesetas og de i Linares 1 250 000. Af Staten bevilgede Anslag til Grubeindustrien opgik til 1 417 680 Pesetas.

I Grubeingeniørskolens Laboratorium iværksættes Analyser af Malm til fastsatte Priser og foruden dette eksisterer et andet, som er tilkommet ved Donation, hvor Analyse og Prøver udføres gratis for spanske Grubeiere og Industridrivende under særskilte Betingelser.

For Jernindustrien er som bekendt de fornemste Anlæg gjort i Vizcaya. Blandt de største mekaniske Værksteder kan nævnes Sociedad Talleras de Deusto, som grundedes 1891 med en Kapital af 1 000 000 Pesetas. Til Støbningen af dets Produkter anvendes kun Staal, som ved Værket erholdes efter den Robertske Methode, der tillader Tilvirkningen af meget smaa Stykker, — noget, som vilde være umuligt at opnaa med Smedestaal, og paa hvilken Maade ved Metodens Billighed derhos gode økonomiske Resultater erholdes. Derhos erstattes der visse Stykker af Takjern for Tiden med lignende af Støbestaal, hvorved opnaaes Fordelen af mindre Vægt og større Varighed. Blandt de Støbestaalvarer, som tilvirknes ved Deusto, kan nævnes: rørligt Materiel for Jernbaner og Sporvogne, Maskindele, Propeller, Ankere, Grube- og Agerbrugsredskaber, saasom Vogne for

Malmtransport, Hakker, Plouge etc. Et andet betydeligt mek. Værksted findes i Palencia, hvor til Støbningen anvendes Voisinovne, ved hvilke kan støbes Pjaser af lige til 6 Ton.

Til Forædling af Blymalm findes ogsaa et større Antal Værker, hvori blandt kan nævnes Cia La Cruz i Linares, som har 20 Reverveovne, samt et mindre Antal af andre Systemer for Tilgodegjørelse af Affald fra de førstnævnte, hvorhos findes 5 modificerede Apparater af Rosaus System til Uddragning af Sølv. Ovnene til Tilgodegjørelse af Affald er i Antal 4 og konstrueret efter Model af de, som bruges i Freiberg i Sachsen. For Affaldet fra Værkstederne findes en Reduktionsovn af forenklet engelsk System, som producerer 80 % Bly af det, som indeholdes i nævnte Affald. En Del af det fremstillede Bly anvendes til Tilvirkning af Blyhvidt, som er meget vurderet for sin Renhed. Af andre til Forædling af Malm indtager de for Zink og Kobber eksisterende første Plads.

Handelen med Udlandet er i Aaret tiltaget, hvilken Forøgelse kommer paa Exporten, som var ca. 870 Millioner Pesetas mod 750 Mill. foregaaende Aar, medens Importen var ca. 740 Millioner mod 775 Millioner i 1895.

Den elektriske Belysning. Paa Grund af her gjældende høje Priser paa Fotogén har en Tekniker ment, at alle Byer og Steder med over 4 000 Indbyggere passende kunde forsyne sig med elektrisk Belysning. I Aaret er saadan ogsaa indført i 69 af disse Steder, hvorhos ogsaa mange med mindre Indbyggerantal har ladet installere denne Slags Belysning.

Paa Grund af denne Omstændighed er Importen af Fotogén ogsaa aftaget i betydelig Grad, idet den, som af ovenstaaende Tal fremgaar, kunde gjorde 34 000 Ton mod 47 000 Aar 1895.

Paa den anden Side har naturligvis elektriske Apparater havt god Afsætning, og er, hvad betræffer Importen deraf, Tyskerne fremdeles delende, hvortil foruden deres billige Priser ogsaa bidrager den Støtte, som de ved Bankerne i sit eget Land erholder, og hvilken sætter dem i Stand til at give lange Betalingsterminer og med Kapital interessere sig i diverse Anlæg.

Et Antal Dampmaskiner og Dynamomaskiner er ogsaa blevet importeret fra Sverige og i den sidste Tid er to ganske betydelige Anlæg udført af et her etableret svensk Firma.

Dette Firma begyndte derhos i Aaret Studier til en ny elektrisk Centralstation i Cadix og har siden faaet sig Udførelsen overdraget, hvilket Anlæg er det største i sit Slags, som af svensk Firma her i Landet er blevet udført. At det har kunnet bestaa i Konkurrencen med tyske og engelske Huse turde kun tilskrives den personlige Indflydelse, understøttet af den Energi, med hvilken Konsul Segerdahl i Cadix har virket for Foretagendets lykkelige Udgang.

For Grubedriften tjenligt Værktøi og Maskiner kommer for den største Del fra England, Tydskland og Frankrige, hvorfra Importen hid lettes ei alene ved de gode og hurtige Kommunikationer, men ogsaa ved de store Interesser, som disse Lande har nedlagt i Spaniens Grubedrift.

Telefonvæsenet har ingen Fremskridt at opvise, men er stedse ligesaa brøstfældigt som før. Hvad specielt Madrid angaar, synes Abonnenternes Antal snarere at være i Af- end Tiltagende og turde ialt ei gaa op til 1700.

Erik Walén.

Madrid.

Skrivelse fra Legationen, dateret 17 September 1897.

Paa Foranledning af de nye cubanske Toldtarifers Offentliggjørelse havde den Kgl. Legation under 13 ds. den Ære at telegrafere, som følger:

„Gaceta Madrid har offentliggjort Cubas nye Toldtarifer med provisorisk Karakter. Klipfisk og Stokfisk skulde erlægge to Pesos femti Centavos i Fiskalafgifter; saltet, røget og marineret Fisk een Peso otteti Centavos i Differentialafgift, alt for eet Hundrede Kg. De transitoriske Afgifter af ti og femten Procent ophæves. Tarifferne træde ikraft ti Dage fra Dagen for deres Offentliggjørelse i Gaceta de Habana. De Varer, som er afsendte fra Oprindelseshavnen med direkte Connossement for cubansk Havn før Udgangen af den anden Dag, regnet fra den Dag, da de nye Toldtarifer publiceres i Gaceta de Habana, ville blive behandlere efter den tidligere Toldtarif. Understatssekretæren for Colonierne antog, at Offentliggjørelse allerede havde fundet Sted. Regjeringen er bemyndiget til at diktere Specialforhøielser for til Cuba indførte Produkter fra saadanne Lande, som maatte skade spanske Produkter ved at underkaste dem Differentialbehandling“.

I Tilslutning til denne Meddelelse tillader Legationen sig, under Vedlæggelse af „Gaceta de Madrid“ for den 9de, 10de og 11te dennes og med Henvisning til den første af nævnte Gacetas, i nedenstaaende Redegjørelse kortelig at sammenfatte de nye Toldforordningers væsentligste Indhold.

Paa Grundlag af Reformloven af 15 Marts 1895 har Hds. M. Dronning-Regentinden bifaldt de for Cuba foreslaaede nye Toldtarifer med provisorisk Karakter. Disse træder ikraft ti Dage fra Dagen for deres Offentliggjørelse i „la Gaceta de la Habana“. Imidlertid vil de Varer, som er afsendte fra Oprindelseshavnen med direkte Connossement for cubansk Havn før Udgangen af den anden Dag, regnet fra den Dag, da de nye Toldtariffer publiceres i „la Gaceta de la Habana“, blive behandlere overensstemmende med den hidtidige Toldregime. Ifølge Dekretets Art. 3 bortfalder de ved Lov af 21de Februar 1895 etablerede og i Legationens Skrivelse af 26de Februar samme Aar omtalte transitoriske Afgifter.

Det nye Toldsystem omfatter to Colonner: 1) Derechos fiscales og 2) Derecho diferencial. De i Colonnen for Fiskalafgifter opførte Satser

rammer uden Forskjel alle Provenienser, indbefattet den nationale, medens de i Differentialcolonnen anførte Afgifter danner den Beskyttelse, der er forbeholdt den nationale Tilvirkning, og altsaa blot afkræves det udenlandske Produkt.

Som det af Pag. 1 005 vil sees, er Klipfisk og Stokfisk henvist til Position 265, der betaler 2 Pesos 50 Centavos i Fiskalafgifter, hvorimod der for saltet, røget og marineret Fisk (Pos. 266) bliver at opkræve 1 Peso 80 Centavos i Differentialafgift. Papirmasse Pos. 175 (Pag. 1 002) erlægger 25 Centavos i Fiskalafgifter, men ingen Differentialafgift. Papir (uopskaaret), saavel hvidt som i Massen farvet (Pos. 176, a*), betaler 2 Pesos i Fiskalafgifter og 6 Pesos i Differentialafgift. For de spanske Papirfabriker er altsaa nævnte 6 Pesos en Vinding. Ordinære Trævarer i Bord, Planker, Bjelker, Stæger, Master og Skibsbygningstømmer (Pos. 189) er frie for Differentialafgift, men betaler 1 Peso i Fiskalafgifter pr. M. cubo.

At Forordning II (Pag. 988), omhandlende Reciprocitet og Conventional-system, fremgaar det, at Regjeringen er bemyndiget til at diktere Specialforhøielser indtil 30 pCt for alle Produkter fra hvilket som helst Land, som i Medfør af sine Toldlove eller under Anvendelsen af sine almindelige eller autonome Tarifer maatte skade Indførselen af spanske Produkter ved at underkaste dem Differentialbehandling. De Traktater eller Handelsconventioner, som med Ordningen af det commercielle Forhold til Cuba som Formaal eventuelt maatte afsluttes med Spanien, ville blive specielle uden Adgang til Mestbegunstigelsesclausul eller andre af de med nævnte Clausul equivalente Bestemmelser flydende Fordele.

Fremdeles bør Opmærksomheden henledes paa Disposition VI (Pag. 990), angaaende Toldbeskatningen af Emballager (Thara), hvis 4de Regel siger: „Ligeledes skulle de i følgende Fortegnelse optagne Artikler erlægge Told efter Bruttovægt — Indpakningen indbefattet og uden Godtgjørelse for Thara —, naar de indeholdes i en eneste Emballage. Indeholdes Varerne i to eller flere Emballager, betaler de under Indbefatning af disses Vægt, men med den nedenfor ansatte Tharagodtgjørelse“. Denne sees for Klipfisk og Stokfisk at være 10 pCt.

Disposition VII (Pag. 992) forbyder Indførselen af alle Slags Vaaben, deres Projektiler og Munition, Sprængstoffer, Sukker af alle Slags (undtagen Vare fra spanske Besiddelser), Smør, forsaavidt som det maatte være sammenkøbt med Margarin, Honning, Tobak i Blade saavel som forarbejdet Tobak og udenlandsk Oprindelse, undtagen Snus og Rulletobak, m. fl.

Af medfølgende Gacetas indeholder den for 9de Sept. Toldtariferne, Gaceta for 10de Tarifernes Navneregister, alfabetisk ordnet, med Henviisning til det Tarifgjenstandene anviste Toldsatsnummer, og Udgaven af 11te: de for den interimistiske Tarifs statistiske Forhold og andre Øiemed tjenlige og i Harmoni med Tarifen udarbejdede Vurderingstabeller ligeledes med provisorisk Karakter.

*) Af en vis Vægt.

Som en Forføining af Betydning for de forenede Rigers Handel med Cuba henledes Opmærksomheden paa Disposicion II, 4^o, Pag. 988, der medgiver, at udenlandske Varer beholder de Fordele, der for direkte Proveniens tilkommer dem, „om ogsaa de Fartøier, som fører dem, anløber en fremmed Nations Havne, selv om de i disse foretage Handelsoperationer eller omskibe i andre Fartøier den for Øen Cuba bestemte Ladning, forudsat at Varerne allerede fra deres Oprindelsessted komme konsignerede til Øen, og at dette fremgaar af det paa nævnte første Ladeplads udfærdigede Manifest.“

Genua.

Skrivelse til Udenrigsministeren dateret 27 August 1897.

For kort Tid siden ankom hid fra Stockholm via Hull et Parti svensk Jern, for hvilket det her i Afskrift vedføjede Oprindelsesbevis indleveredes til herværende Toldmyndighed for at erholde konventionel Toldsats.

Vedkommende Myndighed godkjendte ikke dette Bevis, da den italienske Konsul i Stockholm ikke deri selv bevidnede, at de omspurgte Varer var svenske, men kun gav Attest om, at Afskiberen for ham havde erklæret, at saa var Tilfældet.

Importøren hersteds vendte sig derfor til Generalkonsulatet med Begjæring om dets Mellemkomst for at udvirke Godsets Behandling som svensk Vare, til Støtte for hvilken Begjæring det blev opgivet, at aldeles ligelydende Beviser hidtil her er blevet godkendt. Dette sidstnævnte bestredes af vedkommende Toldfunktionær, og da i Virkeligheden det omhandlede Cirkulære ei syntes mig at opfylde de Forskrifter, som findes givet i §§ 4 og 6 med Note 4 Side 116 og Note 3 Side 117 af den sidst publicerede „Tariffa dei dazi doganali del Regno d'Italia etc.“, har jeg ei troet mig berettiget til i Sagen at afsende til herværende Tolddirektør nogen officiel Reklamationsskrivelse, og har heller ikke ment, at Sagen foranledigede nogen Anmeldelse hos Hs. Maj. Legation i Rom. Derimod har jeg ved mundtlig Forhandling underhaanden udvirket, at det omtalte Parti Jern paa Grund af en af mig afgiven skriftlig Erklæring blev fortoldet som svensk Vare.

Vedkommende har imidlertid derved ladet mig forstaa, at denne Imødekommenhed fra deres Side ei kunde paaregnes i muligt senere indtræffende lignende Tilfælde, og har derhos udtrykt Ønske om, at Vareafsendere i de forenede Riger maatte erindres om Nødvendigheden af at præstere Oprindelsesbeviser affattet i nøie Overensstemmelse med gjældende Forskrifter.

I Anledning af, hvad der saaledes er passeret, og under Forudsætning af, at herværende Toldmyndigheds Vægring ved at godkjende det omtalte Oprindelsesbevis har været befojet, tillader jeg mig ærbødigst at henstille, om det ikke skulde være hensigtsmæssigt, at Exportører i de forenede Riger blev erindret om, at som Oprindelsesbeviser for til Italien afgaaende Varer godkjendes:

et af italiensk Konsul udstedt Certifikat, alene forsaavidt som det indeholder bestemt Opgave af Konsulen selv om Varens Oprindelse (og altsaa

ikke som i det anførte Tilfælde kun Bevis om, at Vedkommende for Konsulen har „erklæret“ Varen at være af svensk eller norsk Tilvirkning), eller ogsaa en af Notarius Publicus eller „judiciel Myndighed“ udfærdiget Attest om, at Vedkommende har aflagt Ed om Varens Oprindelse, hvilken Attest bør være legaliseret af italiensk Konsul.

Det bør erindres, at efter ovennævnte § 4 ogsaa andre Myndigheder end de italienske Konsuler kan udfærdige Oprindelsesbeviser, f. Ex. „Handelskammere“, „Municipal Myndighed“, „Toldmyndighed“, men jeg har antaget, at det i de forenede Riger ikke i Almindelighed tilkommer de modsvarende Myndigheder ex officio at udstede Oprindelsesbeviser, og at det derfor vilde være tilstrækkeligt at fremholde kun de to ovennævnte Former for saadanne Beviser.

Det ovennævnte Certifikat, hvis Gyldighed blev bestridt, var af følgende Indhold:

Copie.

Certificat d'Origine.

Nous Soussigné Consul de S.M. le Roi d'Italie à Stockholm, certifions que Messieurs négociants de cette ville, faisant l'exportation des fers de Suède ont déclaré devant Nous Autorité que les 297 Bottes et 959 Barres de fers marquées (BI) pèsant Kilos 88 241 ainsi que les 20 Barres de fers marquées * S H W N * pèsant Kilos 365 expédiés de Stockholm le 2 Juin 1897 par le vapeur capitaine à Hull pour transbordement à Gênes à l'ordre de Messieurs, sont fabriquées aux usines de Aktiebolag, province de, et par conséquent des produits de l'industrie suédoise.

En foi de quoi Nous délivrons le présent certificat.

Stockholm, le 4 Juin 1897.

Pour le Consul
(undert.) N. N.
Gérant.

(Stempel.)

gratis.

L'attestazione di origine non emana dall'autorità

Maggiore.
(Stempel).

Stettin II*).

Det tyske Hvedemel er i Udlandet for en stor Del fortrængt fra sine Afsætningssteder af det franske, hvilket tør have sin Grund i de gunstigere Toldforhold i Frankrige. Tydklands Udførsel af Mel, der i 1894 var 72 500 Ton, var i 1896 kun 30 700 Ton. Til Norge er fra Stettin eksporteret 7 900 Ton eller 4 616 Ton mere end i 1895. Indførsel af Klid til Stettin var 37 158 Tons, hvoraf fra Norge 6 462 Ton.

Sommerens Høst af Potetes var 7.4 % mindre end i 1895. Af Udførselen, 2 635 Tons, gik 1 030 Tons til Norge. Priserne var i Marts—Juni Rm. 27.50, 33.35, Juli M. 45, August M. 42.50, September—November M. 32.50—37.50, December M. 40.

Tydklands Produktion af Raasukker var i 1896—97 1 619 000 Ton og Udførselen 1896 af Raasukker 585 369 Ton og af raffineret 403 452 Ton. Fra Stettin udførtes søværts 124 514 Ton, hvoraf til Norge 7 449 Ton. Ved den nye Beskatningslov for Sukker, der traadte i Kraft i Mai, blev Præmien forhøiet til M. 2.50 for Raasukker og M. 3.55 for raffineret, og Konsumtionsskatten fastsat til M. 20.

Til Stettin indførtes af Sild i 1896: Skotsk 325 551 Tdr., norsk 81 253, hollandsk 51 295, svensk 45 569 Tdr. Forraadene af gammel Sild i Indlandet og selv her paa Pladsen aftog i Løbet af Vaaren og Sommeren kun langsomt og var ved Begyndelsen af den nye Sæson endnu saa store, at de indvirkede hemmende paa Afsætningen af den nye Vare. Først mod Aarets Slutning, da man maatte regne paa et fuldstændigt mislykket Fiske af norsk og svensk Sild, blev Markedet livligere og fastere.

Norsk Sild. Handelen med norsk Sild bevægede sig inden samme trange Grændser som i de to sidste Aar, og der omsattes kun 45 748 Tdr. gammel Fedsild, 41 841 Tdr. ny Fedsild og 3 153 Tdr. Slo- og Vaarsild. For gammel Fedsild var Markedet meget trykket. I Begyndelsen af Aaret haabede man, at de maadelige Priser skulde fremkalde god Efterspørgsel, men intet Liv indtraadte, heller ikke senere, uagtet Sælgerne endnu yderligere nedsatte sine Fordringer. Medens Priserne i Begyndelsen af Januar var for KKK M. 18—20, KK M. 17—20, K. M. 14—19, MK M. 9—10, stillede de sig i Slutningen af Juli paa M. 10—11 for KKK, M. 9—10 for KK, M. 8—9 for K og M. 4—6 for MK, uførtoldet. Paa denne Tid ankom de første Sendinger af ny Vare. Lagrene af gammel Sild var imidlertid saavel her som i Norge større end i alle tidligere Aar, og uagtet Tilførselen af ny Vare forblev knap, kunde den gamle Fedsild ei afhændes, men ved Aarets Slutning var 7 255 Tdr. usolgt. Af ny norsk Fedsild indførtes 50 816 Tdr. mod 93 659 Tdr. i 1895, og første Sending ankom 20 Juli. Priserne var:

	Juli.	August.	September.	Oktober.	November.	December.
KKK	23/25	23/25	22/25	27/28	32/36	30/35
KK	26/28	25/26	28/29	31/34	34/38	30/36
K	23/25	23/24	27/28	28/30	27/34	23/30
MK	—	—	14/18	16/18	18/24	15/20
M	—	—	9/10	9/10	10/12	7/10.

*) Se Hefte 3 Pag. 90.

Under hele Sæsonen var Efterspørgselen meget tilfredsstillende, især for middelstor Sild, som næsten altid fandt Afsætning umiddelbart ved Ankomsten. I December var Omsætningen mere begrændset paa Grund af den forestaaende Julehelg og den mindre gode Kvalitet i de sidste Sendinger, hvilket gav Kjøberne Anledning til at holde sig tilbage. En stor Del maatte derfor tages paa Lager, men Beholdningen var desuagtet ikke stor til 1896.

Af den norske Slosildfangst, som skal være gaaet op til 200 000 Tdr. er kun en liden Andel kommet til Stettin. For den første Sending erholdtes M. 28—30 pr. Tønde, i December kun M. 18—16, ufortoldet.

Svensk Sild. Ved Aarets Begyndelse var Beholdningen af svensk Sild 10 357 Tdr., og fra 1ste Januar til Slutningen af April ankom ca. 19 000 Tdr. Priserne var i Aftagende, og medens først i Januar opnaaedes for fulls og medium fulls M. 16—19 og for spents M. 7—9 stod de i April for fulls i M. 11—12, for medium fulls i M. 10—11 og for spents i M. 5—6. Først i Høstmaanederne blev Efterspørgselen livlig, men dog til sidst angivne lave Priser. Af den nye Fangst blev Tilførselen kun ringe og Salget høist ubetydeligt, især da Kjøberne viste liden Lyst til at bevilge de forrede Priser, M. 23—25 for fulls, M. 20—32 for medium fulls og M. 12—14 for ihlen.

Skotsk Sild. Priserne var for gammel Fangst for crownfulls M. 27—20, crownmatfulls M. 20—16, crownihlen M. 17—10. Matjessilden var livlig efterspurgt og solgtes umiddelbart. Priserne paa fineste Vare var M. 70—110 for Stormway og Stromnes M. 25—60. Af den nye Fangst tilførtes Stettin 28 751 Tdr., og var Priserne i Juli paa fulls M. 25—27, matties M. 16—18; i December var de for fulls M. 19—25, crownfulls M. 29—30, matties M. 11—13, crownmatfulls M. 21—22, crownihlen M. 16—16.50, crownmatties M. 14.50—15.

Hollandsk Sild nød i Høstmaanederne god Efterspørgsel. I September betaltes sorteret fulls med M. 24, prima fulls med M. 20—21, liden fulls med M. 15—16; i de følgende Maaneder steg Priserne for sorteret til M. 26—27, prima M. 23—24, liden M. 18—19, ufortoldet.

Tran. Tilførselen var: 1896 1 861 Tons, 1895 2 043, 1894 1 831, 1893 2 611, 1892 2 469, 1891 1 623 Tons.

I 1896 kom fra Norge 371 Tons, fra Danmark 1 220 Tons og fra England 147 Tons. I Modsætning til 1895, som for bergensk Tran bragte en livlig Prisstigning, forløb det sidste Aar temmelig roligt. I Januar notereds for bergensk Levertran M. 23, men efterhaanden gjorde sig i de to følgende Maaneder en liden Prisstigning gjældende, som holdt sig til sidst i Marts, da Aarets høieste Notering blev naaet med M. 26. Derefter gik Prisen tilbage og var i Oktober for fortoldet Vare M. 22, med hvilken Notering ogsaa Aaret sluttede. For lys Kjøbenhavner-Tran var Markedet uden større Prisforandringer, og notereds Aaret om M. 23—24 fortoldet.

Af **Roe olie** udførtes fra Tydskland 8 724 Ton, hvoraf til Norge 290 Ton. Priserne steg analogt med Priserne paa Frøet, fra Høstens Begyndelse fra M. 45 pr. 100 Kg. inkl. Fad til M. 57 ved Aarets Slutning.

Ved Stettins to Fabriker for Oliekager tilvirkedes i 1896 13 800 Tons Rapskager, hvoraf $\frac{1}{3}$ gik til Udlandet; Sverige, Norge og Danmark. Priserne steg fra M. 4 til M. 5.50 pr. 50 Kg.

Priserne paa Raamaterialier for Fabrikation af Gjødningsstoffer viste ogsaa i 1896 ret betydelige Forandringer, og det viste sig mere og mere at Markedet for Raavarer beror paa Skibsfragterne. Priserne for vandopløselig Fosforsyre og Superfosfat var trykkede. Til Norge udførtes kun 5 Tons.

Behovet for Cement var overalt i Udlandet, især i Amerika, Danmark og Rusland, overordentlig stort. Til Norge udførtes 2 814 Tons mod 3 388 i 1895.

Af Feltspat og Kvarts indførtes til Stettin fra Norge 5 267 Tons, fra Sverige 9 467 Ton. Af den svenske Feltspat udgjorde 630 Tons Feltspatmel. Sædvanlig kommer Feltspaten hid med mindre Seilskibe, men der bemærkedes ogsaa nogle mindre Dampskibsladninger. Fragterne var i Almindelighed fra Norge for Seilskibe M. 5 pr. Ton. Priserne var for 1 a Feltspat fra Rørstrand noget høiere, for 2 a M. $13\frac{1}{2}$ — $15\frac{1}{2}$ cif Stettin pr. 1 000 Kg. Værdien af Feltspaten ligger i Kvaliteten og Sorteringen, paa hvilken sidste Exportørerne bør lægge stor Vægt. Ved god Sortering beholdtes forholdsvis bedre Priser. Ligeledes anbefales for Prøvesendinger Prøvens fulde Overensstemmelse med Partiet. For 1897 er at forvente en endnu større Import af Feltspat til Stettin, men man frygter senere en betydelig Tilbagegang, da paa Grund af den forhøiede Told paa Porcelæn og Glasvarer i Amerika Tydslands Export af disse Varer ansees at ville blive betydelig formindsket.

Af Kvarts indførtes fra Norge 830 Tons.

Sten. Siden for nogle Aar tilbage er Tyskland begyndt at indføre store Mængder Gadesten, Kantsten, Verksten og Granit i Blokke til Forædling. Alene til Stettin indførtes sidstleden Aar 134 134 Tons Gadesten, hvoraf fra Sverige 117 547 Tons, fra Norge 4 986 Tons og fra Bornholm ca. 8 000 Tons. I Sydschlesien og Mellemsachsen findes vistnok ogsaa Tilgang paa Sten, men den kan ei i Godhed konkurrere med den svenske, ei heller i Billighed paa de Pladse, som ligger ved, eller i Nærheden af Østersøen. I alle Havnestæder anvendes kun skandinavisk Sten og til Berlin gaar i Gjennemsnit aarlig 300 000 Qm. Gadesten. Det Eiendommelige for Tydskland i Forhold til t. Ex. England er, at i Tydskland Stenen i næsten alle Stæder har en anden Bearbejdelse og Størrelse. Dette gjælder især om Kantstenen, og man bemærker Berlinerprofil, Stettiner-, Hamburger-, Danzigerprofil etc. ja til og med saa smaa Stæder, at de pr. Aar kun behøve 500 løb. meter, har sin egen Slags Profil for Sten.

Hvad angaar selve Salget af Stenen, foregaar denne sædvanlig paa Submissionsvei, d. v. s. de, som reflekterer paa en Leverance, har til en vis Tid at indkomme med skriftlige Anbud til Stadens Magistrat, som derefter dømmer og sædvanlig tildeler den billigste Leverancen.

Betræffende Told paa Sten, er der af den preussiske Finansminister den 2den April 1897 udstedt en Forordning, efter hvilken for „al uslebet Værk-

sten med ikke ligeliniede Profiler eller med Ornamenter paa Udsiden“, Told skal erlægges med M. 2.50 pr. 100 Kg. Sædvanlig Gadesten berøres saaledes ei af denne Forordning men er fremdeles toldfri.

Af Vicekonsulernes Indberetninger indtages:

Greifswald. Der ankom 2 norske Seilskibe dr. 92 Ton. Der indførtes Sten, Bord og fersk Sild fra Sverige.

Rügenwalde. Der ankom 1 norsk Seilskib dr. 166 Ton og 9 svenske Dampskibe dr. 1 730 Ton. Hermed indførtes væsentligst Aspetræ fra Riga.

Stolpmünde. Med et norsk Skib dr. 259 Ton og 9 svenske dr. 1 250 Ton, indførtes Gadesten, Aspetræ, ildfast Sten, Mais og Stenkul. Med Undertagelse af 2 mindre Seilskibe, der afgik med Ved til Kjøbenhavn, afgik samtlige i Ballast.

Swinemünde. Der ankom 12 norske Dampskibe dr. 11 449 Ton, alle med Stenkul fra England. Fra Sverige indførtes 10 430 Tons Gadesten, 46 550 Kasser fersk Sild og 375 Ton salt Sild. Efter fersk Sild var livlig Efterspørgsel. Priserne var i Januar M. 4—5.25, Februar og Marts M. 4—4.50, September og Oktober M. 1.70—3.25, November M. 5.50—14.50 og December M. 5.75—9.25. For saltet svenk Sild betaltes M. 17—19 pr. Td.

Stralsund. Der ankom 3 norske Dampskibe dr. 450 Ton og 4 norske Seilskibe dr. 271 Ton. Af Betydning for Stralsund er det Fiske, som drives i Nærheden. Til det indre Land afsendtes 4 064 Ton fersk og 1 510 Ton røget Fisk, især Sild. Prisen for Silden var M. 1.20—5.20 pr. Val (80 Stk.), laveste Notering i Mai, høiest i November.

Wolgast. Der ankom 4 norske Seilskibe dr. 2 105 Ton, hvoraf 3 med Farvetræ fra udeneuropæiske Lande. Alle afgik i Ballast.

F. L. P. Ivers.

Berlin.

Udenrigsministeren har tilstillet Indredepartementet en fra Hs. Majestæts Legation i Berlin udkommen Promeria fra Auswärtiges Amt om de for Salg af Fisk fra norske og svenske Fiskefartøier i tyske Havne gjældende Bestemmelser. Heraf indtages følgende:

1. Toldforskrifter. Fersk Fisk, levende eller ikke er efter Toldtarifens No. 25 g 2 a toldfri. Med Hensyn til Anmeldelse og Toldklaring af Skibe, ved hvilke Udbyttet af fremmede Fiskeres Fangst bringes til tyske Havne, kommer alene de almindelige i Vereinszollgesetz af 1ste Juli 1869 (B. G. Bl. S. 317) og i Normativbestemmelserne for Havneregula-

tiverne (Centralblatt für das Deutsche Reich 1888, S. 761) indeholdte Forskrifter over den Fremgangsmaade, der skal iagttages ved Ind- og Udgang søværts i Betragtning.

2. Handelsafgifter. Den Forskrift, hvorefter „de Fartøier, som kun tjener til Fiskeri“, skal nyde Frihed for Havneafgifter, findes for første Gang i de af en speciel Kommission i Aaret 1837—38 udarbejdede Tarifudkast for Swinemünde, Stralsund, Stolpmünde, Danzig—Neufahrwasser og Pillau.

De omtalte Frihedsforskrifter indeholdes fremdeles i de i Mellemtiden paa forskjellig Maade forandrede Tarifer for hine Havne, og senere ogsaa i Tariferne for Havnene i Memel, Sassnitz, Altona, Aarøsund, Tønning, Husum, Christiansskooge, Glückstadt, Munkmarsch, Geestemünde, Emden og Leer. I Königsberg er „Angel“ og Fisker-Baade kun befriet for „Stromgeld“. I Harburg, Brunshausen, Greifswald, Stettin og Putzig nyder derimod Fiskerfartøier ingen Afgiftsfrihed.

De med fersk Fisk fra andre Havne indløbende Dampskibe ansees overalt som Transportskibe og derfor som pligtige til at erlægge Havnepenge. Derimod nyder ogsaa Fiskerfartøier, naar de anløber Havnen som Nødhavn, — d. e. naar de „ved lidt Beskadigelse eller andre Ulykkestilfælde, der paa Forlangende bliver at godtgjøre, ved Isgang, Storm eller Modvind er bleven hindret i at fortsætte sin Reise og atter forlader Havnen søværts med sin Ladning“ — som Nødhavnsanløbende den indrømmede Afgiftsfrihed.

I Tarifen for Opkrævning af „Tonnen und Bakengeld“ paa Nedreweser af 28de Juni 1895 er blandt Fritagelser opført (No. 7) „Fartøier, som kun benyttes til Kystfiskeri“. Men fra 1ste Oktober 1895 bliver, som Følge af en Overenskomst med Oldenburg og Bremen „Tonnen- og Bakengeld“ afkrævet Havfiskeridampskibene, der før ligeledes var tilstaaet Frihed.

Hvad angaar den nye Fiskehavn i Geestemünde, bliver her af Havnedriftsselskabet som Erstatning for Foretagelsen af Salg, Udlosning, Fremskafning og Veining af de indførte Fiske, samt Tilveiebringelse af dertil nødvendige Kurve og Redskaber, af alle Skibe og Sødyr, der sælges til Høistbydende, opkrævet et Auktionsgebyr af 4 Procent af det fulde Salgsudbytte; af disse 4 pCt. tilflyder $1\frac{3}{4}$ Statskassen. De Fartøier, som ikke lader sin Fangst sælge ved Auktion, har at erlægge for hver 50 Kg. af sin Fiskeladning en Kaiavgift af 20 Pfennig, hvilket nedsættes til 10 Pfennig, naar bevislig Dagens Markedspris for 50 Kg. Fisk af samme Art og Godhed udgjør 1 Mark og mindre.

3. Omreisende Handlende. Foruden de paa Grundlag af § 56 i „Gewerbsordnung“ af Bundesrath givne Forskrifter om Udlændinges „Wandergewerbebetrieb“, der indeholdes i Bekjendtgjørelsen om „Ausführungsbestimmungen“ til Lov 27de November 1896, findes ingen særlige Handelspolitibestemmelser, der her kan komme i Betragtning.

4. „Wandergewerbe“ afgift. Afgiftspligten for norsk-svenske Fiskere følger i det Væsentlige Pligten til „Wandergewerbeschein“. Særlige Overenskomster om Afgiften er ikke truffet med Norge og Sverige. Derimod kommer de for Udlændinge gjældende Bestemmelser i § 3 i „Hansier“—

afgiftsloven af 3die Juli 1876 til Anvendelse. Efter denne er Faldbydelse af Fisk paa Uge- og aarlige Markeder ogsaa tilladt Udlændinge afgiftsfrit. I alle andre Tilfælde maa de, naar de faldbyder selvfanger Fisk i Preussen, erlægge „Hausier“skat (§ 3 No. 1, 3 og 4 i Lov af 3die Juli 1876 G. S. S. 247).

Den kongelige preussiske Finantsminister har efter § 14 Abs. 2, a. a. C. Bemyndigelse til at forhøje Skatten indtil det 8-Dobbelte for Undersaatter af saadanne Lande, i hvilke preussiske Undersaatter behandles mindre gunstigt end Landets egne og beskattes med uforholdsmæssige Skatter i Sammenligning med, hvad der i Preussen erlægges af andre Landes Undersaatter, ligesom for dem, der for Regning af saadanne Landes Undersaatter vil drive en omvandrende Forretning i Preussen.

Af denne Bemyndigelse er hidtil ikke gjort Brug ligeoverfor norsk-svenske Fiskere.

Yokohama.

Skrivelse dateret 29 Juni 1897.

I den norske og svenske Skibsfarts Interesse finder jeg det min Pligt at henlede Opmærksomheden paa en ny Forretning, der sandsynligvis vil tage betydeligt Opsving.

Indtil forrige Aar har Japan selv forsynet sig med Træ og Tømmer og har endog drevet nogen Udførsel af Bord til Thekasser i Ceylon og Oliekasser i Sumatra. Den uhyre Tilvæxt af Konsumtionen hjemme bevirkede imidlertid, at Tilgangen blev mindre end Efterspørgselen, og Priserne har derfor fulgt den almindelige Tendents for alle Varer her i Landet, d. e. de er gaaet op i saadan Grad, at det er blevet mulig at indføre Træ fra Amerikas Vestkyst (Oregon, Washington, Britisk Columbia). Først kom alene smaa Forsendelser i amerikanske Skonnerter af ringe Drægtighed, men efterat Japaneserne er fundet villige til at købe det amerikanske Træ, og Forretningen har vist sig fordelagtig, vil større Ladninger blive afskibet. Flere Seilskibe paa over 1000 Ton er optaget for denne Trade, og foruden Afskibningen med regelmæssige Linier er en Ladning allerede bragt over ved Tramp Baad (Norsk S/S „Eva“ af Bergen).

Eftersom Japan med sin Befolkning af 43 Millioner er en stor Konsument af Træ—maaske 90 pCt. af alle Huse bygges endnu af dette Materiale — og da Landets egen Produktion synes at have naaet sit Maximum, tror jeg, at der er al Udsigt til, at Importen af Træ snart vil blive et permanent Træk i dette Lands Handel.

Jeg kan ikke bedømme, hvorvidt skandinavisk Træ vilde kunne konkurrere med den amerikanske Vare, men det vilde være Umagen værd at udsende Sagkyndige for at studere Spørgsmaalet. Foruden Salgspris, Kva-

litet og Dimensioner vil antagelig Fragtsatsen blive en vigtig Faktor at tage i Betragtning; af Meddelelser i Aviserne ser jeg, at Fragterne fra Vestkysten er 32 sh. 6 d—37 sh. 6 d for Tiden.

Norske og svenske Skibsredere, der vil deltage i denne Trade, bør dog erindre, at medens Outsider Dampskibe i Regelen kan faa Kulfragter til Syden fra de japanesiske Kulhavne i Kiushu og Yezo, er det næsten umuligt for Seilskibe at finde Fragt i Japan. Leilighedsvis kan de store Seilskibe, som bringer Kerosenolie fra Newyork, faa en Returlast til samme Havn, men selv dette aftager hvert Aar. Den eneste anden Udvei er en Ladning Svovl fra Yezo for Vestkysten af U. S., en Trade, der som Regel er forbeholdt smaa Skonnerter. De fleste Seilskibe, der lossrer Ladninger i Japan, er derfor nødt til at gaa over det stille Hav eller til Syden i Ballast.

Havre.

Skrivelse dateret 11te September 1897.

Ifølge den netop offentliggjorte almindelige franske Handelsstatistik for Aar 1896 gik den direkte Vareomsætning ad Søvæien mellem Norge og Frankrige i nævnte Aar op til følgende Værdier i „Commerce Special 2: med Udelukkelse af Oplags- og Transitgods:

Indførsel fra Norge til Frankrige Frcs. 23 529 000, Udførsel fra Frankrige til Norge Frcs. 5 798 000. Tilsammen Frcs. 29 327 000.

I 1895 stillede Forholdet sig saaledes:

Indførsel fra Norge til Frankrige Frcs. 21 257 000, Udførsel fra Frankrige til Norge Frcs. 4 962 000. Tilsammen Frcs. 26 219 000.

Ved Granskning af disse Tal vil man finde, at Norges Import til Frankrige i 1896 er tiltaget med over $9\frac{1}{2}$ % i Forhold til det næstforegaaende Aar, medens Frankriges Export til Norge er steget med næsten $14\frac{1}{2}$ %. Totalomsætningen er i 1896 gaaet op med over $10\frac{1}{2}$ %.

Over de Varegrupper, som i de to sidstforløbne Aar er indførte fra Norge til Forbrug paa det franske Marked, hidsættes nedenstaaende Oversigt:

	1896.	1895.	Forøgelse eller Formindskelse i Aar 1896.
	Fracs.	Fracs.	Fracs
Træmasse, mekanisk og kemisk	8 676 000	10 029 000	÷ 1 353 000
Bygningstømmer	5 132 000	4 046 000	+ 1 086 000
Hvalbarder, uforarbeidede	4 510 000	3 281 000	+ 1 229 000
Is	1 217 000	449 000	+ 768 000
Torsk- og Makrelrogn	945 000	854 000	+ 91 000
Hesteskosm	902 000	978 000	÷ 76 000
Huder og Skind, uforarbeidede	484 000	306 000	+ 178 000
Hval- og Torsketran	391 000	282 000	+ 109 000
Transport	22 257 000	20 225 000	+ 2 032 000

	1896.	1895.	Forøgelse eller Formindskelse i Aar 1896.
	Frcs.	Frcs.	Frcs.
Transport	22 257 000	20 225 000	+ 2 032 000
Sælskind, uforarbejdede	325 000	200 000	+ 125 000
Gjødningsstoffer, andre end Guano	206 000	73 000	+ 133 000
Sten og Jord til Benyttelse for Kunst og Haandværksprodukter	120 000	171 000	÷ 51 000
Fisk, tørret, saltet eller røget etc.	112 000	84 000	+ 28 000
Møbler og Træarbejder	—	140 000	÷ 140 000
Oxalsyre	104 000	—	+ 104 000
Baade	101 000	—	+ 101 000
Svovl, urensset	84 000	—	+ 84 000
Maskiner og Redskaber	65 000	67 000	÷ 2 000
Stangjern, Røjern og Staal . . .	—	60 000	÷ 60 000
Papir m. m.	33 000	—	+ 33 000
Andre Artikler . . ,	121 000	236 000	÷ 115 000
Tilsammen	23 528 000	21 256 000	+ 2 272 000

Som man af ovenstasende Tal vil se, er Værdien af Norges Indførsel til Frankrige i 1896 i Forhold til 1895 tiltaget med Frcs. 2 272 000. De fleste af Norges Importartikler til Frankrige udviser Opgang, især er det Importen af Bygningstømmer, Hvalbarder og Is, som er steget. Den betydelige Nedgang i Indførselen af Træmasse tør formentlig tilskrives tilfældige Omstændigheder.

Ifølge de i ovennævnte Handelsstatistik indtagne Specialopgaver importeredes der i 1896 til Frankrige følgende Kvantiteter af de Varer, der var Gjenstand for Import fra Norge:

Store Huder, uberedede, raa og tørrede: Norge 85 000 Kg., andre Lande 39 068 000 Kg. Ialt 39 153 000 Kg.

Smaa Skind, uberedede, raa og tørrede: Norge 96 000 Kg., andre Lande 10 502 000 Kg. Ialt 10 598 000 Kg.

Gjødningsstoffer, andre end Guano: Norge 2 581 000 Kg., andre Lande 48 421 000 Kg. Ialt 51 002 000 Kg.

Stokfisk: Norge 106 000 Kg., Tydskland 167 000 Kg., Nederlandene 61 000 Kg., England 45 000 Kg., andre Lande 20 000 Kg. Ialt 399 000 Kg.

Sild, saltet: Norge 6 000 Kg., andre Lande 62 000 Kg. Ialt 68 000 Kg.

Hvaltran: Norge 561 000 Kg., England 305 000 Kg., andre Lande 198 000 Kg. Ialt 1 064 000 Kg.

Torsketran: Norge 56 000 Kg., de store franske Fiskerier 1 558 000 Kg., Nederlandene 431 000 Kg., England 286 000 Kg., andre Lande 112 000 Kg. Ialt 2 443 000 Kg.

Andre Slags Fisketran: Norge 57 000 Kg., England 489 000 Kg., Japan 219 000 Kg., Sverige 151 000 Kg., andre Lande 188 000 Kg. Ialt 1 104 000 Kg.

Torske- og Makrelrogn: Norge 4 294 000 Kg., fra de store franske Fiskerier 561 000 Kg., andre Lande 235 000 Kg. Ialt 5 090 000 Kg.

Hvalbarder, uforarbejdede: Norge 100 000 Kg., forenede Stater 44 000 Kg., England 32 000 Kg., andre Lande 7 000 Kg. Ialt 183 000 Kg.

Sælskind, uberedede: Norge 32 000 Kg., andre Lande 3 000 Kg. Ialt 35 000 Kg.

Bygningstømmer, firhugget eller saget af 80 mm. Tykkelse: Norge 4 000 Tons, Sverige 38 000 T., Østerrige 36 000 T., andre Lande 40 000 T. Ialt 118 000 Tons.

Bygningstømmer, saget af 80 til 35 mm. Tykkelse: Norge 42 000 Tons, Sverige 328 000 T., Rusland 217 000 T., Canada 23 000 T., andre Lande 29 000 T. Ialt 639 000 Tons.

Bygningstømmer, saget af 35 mm. Tykkelse og derunder: Norge 6 000 Tons, Sverige 207 000 T., Rusland 119 000 T., forenede Stater 24 000 T., andre Lande 46 000 T. Ialt 492 000 Tons.

Stænger og Stører, uforarbejdede: Norge 363 000 Kg., Rusland 41 534 000 Kg., Tydskland 11 315 000 Kg., Belgien 9 808 000 Kg., Nederlandene 5 742 000, Sverige 3 727 000 Kg., andre Lande 1 179 000 Kg. Ialt 73 668 000 Kg.

Harpixholdigt Træ i Kubber (Celluloseved): Norge 31 000 Tons, Rusland 68 000 T., Tydskland 19 000 T., andre Lande 6 000 T. Ialt 124 000 T.

Træmasse:	Mekanisk.	Kemisk.
Norge	44 500 Tons.	8 200 Tons.
Sverige	21 800 „	5 600 „
Tydskland . . .	4 500 „	11 200 „
Schweitz	2 000 „	2 700 „
Belgien	1 000 „	4 400 „
England	600 „	— „
Østerrige	— „	8 400 „
Forenede Stater	— „	260 „
Andre Lande . .	300 „	540 „

Ialt 74 700 Tons. 41 300 Tons.

Øl: Norge 9 000 Kg., Tydskland 15 461 000 Kg., England 1 418 000 Kg., Nederlandene 902 000 Kg. andre Lande 522 000 Kg. Ialt 18 312 000 Kg.

Sten og Jord til Benyttelse for Kunst og Haandværk: Norge 640 Deciton, andre Lande 4 870 Deciton. Ialt 5 510 Deciton.

Brynestene: Norge 300 Deciton, Tyrkiet 2 500 Deciton, andre Lande 200 Deciton. Ialt 3 000 Deciton.

Bryner: Norge 350 Deciton, Italien 1 800 Deciton, andre Lande 350 Deciton. Ialt 2 500 Deciton.

Kiselsten for Fajance og Porcelænfabrikation: Norge 12 300 Deciton, andre Lande 6 800 Deciton. Ialt 19 100 Deciton.

Is: Norge 406 000 Deciton, Schweiz 53 000 Deciton, andre Lande 9 000 Deciton. Ialt 468 000 Deciton.

Svovl, ikke rensset: Norge 9 500 Deciton, Italien 707 000 Deciton, Portugal 326 000 Deciton, Spanien 68 000 Deciton. Ialt 1 110 500 Deciton.

Oxalsyre: Norge 139 000 Kg., Tydskland 301 000 Kg., England 151 000 Kg., Belgien 9 000 Kg. Ialt 600 000 Kg.

Pap for Emballage: Norge 22 000 Kg., Tydskland 127 000 Kg., andre Lande 21 000 Kg. Ialt 170 000 Kg.

Papæsker: Norge 24 000 Kg., Tydskland 497 000 Kg., England 179 000 Kg., andre Lande 155 000 Kg. Ialt 855 000 Kg.

Hesteskosøm: Norge 1 253 000 Kg., Sverige 10 000 Kg., Tydskland 161 000 Kg., Belgien 15 000 Kg., andre Lande 9 000 Kg. Ialt 1 448 000 Kg.

Høvlede, falsede og pløiede Planker, Friser og Bord for Parketgulv: Norge 4 600 Kg., Sverige 136 000 Kg., Østerrige 931 000 Kg., Tydskland 718 000 Kg., Belgien 208 000 Kg., Schweiz 129 000 Kg., andre Lande 225 000 Kg. Ialt 2 351 600 Kg.

Baade af Træ: Norge 460 Tons, andre Lande 1 680 T. Ialt 2 140 Tons.

Da de i Generalkonsulatets Aarsberetning for 1896 optagne Ziffre angaaende Frankriges Import i nævnte Aar var provisoriske, saa vil der naturligvis findes endel Uoverensstemmelser mellem de statistiske Opgaver i denne Indberetning og Aarsrapporten.

Værdien af Frankriges samlede direkte Export til Norge udgjorde i 1896 Fr. 5 798 000 imod Fr. 4 962 000 i 1895 eller en Stigning i det sidstforløbne Aar af Fr. 836 000, der omtrent udelukkende falder paa Artiklen Kobber. Størstedelen af det til Norge indførte Kobber turde bestaa i Kobbertraad for elektriske Anlæg. Ved Siden af Kobber bestod de vigtigste Exportartikler af Vin, Brændevine, Spiritus, Likører, Smør og Olie. Medens Exporten af Vin og Olie er tiltaget, er Exporten af Brændevine, Spiritus og Likører gaaet tilbage.

Hvad angaar Norges Skibsfart paa Frankrige i 1896, saa angives den med Hensyn til ankomne lastede Fartøier (dog ikke deri indbefattede Fartøier, som er ankomne fra anden fransk Havn), at have andraget til 839 Fartøier af en samlet Tonnage af 398 961 Tons imod i det næstforegaaende Aar 736 Fartøier, drægtige 343 857 Tons, altsaa en Forøgelse i 1896 af 103 Fartøier og 55 104 Tons. Endskjønt man kan konstatere det glædelige Faktum, at den norske Skibsfart, der i flere Aar stadig var gaaet tilbage, i det sidste Aar er steget noget, saa har denne Stigning dog ikke været tilstrækkelig til at bringe Tonnagens Størrelse op til samme Niveau som før 1894.

Havre.

Skrivelse dateret 24 August 1897.

Da Generalkonsulatet havde bragt i Erfaring, at der var ført Klager over, at Fartøier, der ankommer til Rochefort med Trælast, ofte bliver opholdt i usædvanlig lang Tid ved Losning, saa har man indhentet Oplysning desangaaende gennem de forenede Rigers Vicekonsul paa Stedet, som har meddelt følgende:

Trælastcertepartierne paa Rochefort indeholder i Almindelighed en saadan Klausul: „Steamer to be discharged with despatch according to the custom of the port“. Da det paastaaes at være Coutume i Rochefort at losse pr. Dag 50 à 55 Standards tynde Bord og 65 à 70 Standards Battens eller Planker, saa vil Losningen tage lang Tid, dersom den skal foregaa i Henhold til denne Sædvane. Største Delen af den til Rochefort importerede Trælast er bestemt for et enkelt Hus; dette Firma har som en Følge deraf, naar det har flere Fartøier paa én Gang, ofte vanskeligt for at modtage sin Last saa hurtig, som kunde være ønskeligt, og paaberaaber sig naturligvis derfor nævnte Coutume.

Vore Skibsredere bør derfor efter Vicekonsulens Mening til Undgaaelse af uforholdsmæssig langt Ophold ved Losning i Rochefort ved Afslutning af Trælastcertepartier paa nævnte Havn stipulere, at et Minimum Standards skal udlosses pr. Dag, eller at Fartøiet skal udlosses i et vist Antal Dage.

Da ogsaa enkelte norske Fartøier er blevet opholdt længe i Rochefort, saa har jeg den Ære at afgive Indberetning herom for det Tilfælde, at det Kongelige Departement maatte finde det ønskeligt, at ovennævnte Forhold blev bragt til vore Skibsrederes Kundskab.

Havre.

Skrivelse dateret 4 Juni 1897.

Generalkonsulatet har under særskilt Omslag tilstillet Departementet et Numer af Journal Officiel for 30 Mai sidstl. indeholdende et fransk Regeringsdekret af 20 s. M., hvorefter bl. A. visse Forandringer er indført i Lodstaxten for 4de Marinedistrikt, som delvis findes nævnt i den i min Skrivelse af 21 Mai f. A.*) givne Oversigt over de nævnte Afgifter. Saaledes kan specielt bemærkes, at med Hensyn til Beregningen af Lodsafgifterne for Drægtighed overstigende 2 000 Ton, efter den fælles Tarif for Les Sables d'Olonne, Øen Ré, La Rochelle, Rochefort og Marennes samt den særskilte Tarif for La Rochelle, Lodspenge nu beregnes med 2 Centimes

*) Se Aarsberetningen for 1895, Hefte 14.

pr. Ton for Drægtighed mellem 2 001 og 3 000 Ton, samt med 1 Centime
pr. Ton for Drægtighed overstigende sidstnævnte Tal.

Derhos er i Specialtarifen for La Rochelle tillagt følgende Afgifter for
Lodsning fra La Rochelles Havn til Reden ved La Pallice og tilbage:

For 100 Ton	og derunder		20	Fr.
Fra 101 "	til 150 Ton		30	"
" 151 "	- 200 "		40	"
" 201 "	- 250 "		48	"
" 251 "	- 300 "		56	"
" 301 "	- 400 "		64	"
" 401 "	- 500 "		72	"
" 501 "	- 600 "		80	"
" 601 "	- 700 "		88	"
" 701 "	- 800 "		96	"
" 801 "	- 900 "		104	"
" 901 "	- 1000 "		110	"
Forøgelse pr. Ton over 1 000 Ton indtil 2 000 Ton Fr. 0.05.				

Algier.

Med Skrivelse af 22 April 1897 har Generalkonsulen indsendt en i
Marts s. A. udfærdiget Forordning om Ændringer i de før gjældende Be-
stemmelser for Lodsvæsenet og Lodsafgifterne i Algier, hvorved
efternævnte Artikler i de før gjældende Lodsbestemmelser forandres saaledes:

Art. 36. Seilskibe tilhørende Staten, franske og dermed ligestillede,
betaler ved Ind- og Udseiling fra de algierske Havne, hvor Lodsvæsen er
anordnet, Algier undtaget, efternævnte Afgifter:

Af mindre Drægtighed end 1 001 Tons, 30 Francs.
Fra 1 001—2 000 Ton, 50 Francs.
" 3 001(sic)—5 000 Ton 70 Fr. og over 5 000 Tons 100 Fr.

I Algier nedsættes ovenstaaende Tarif med Halvdelen.

Art. 41. Antallet af Lodser ved Algiers Station fastsættes til 8, hvoraf
en Overlods. Disse Lodser erholder en fast Løn, udgjørende for Overlodsens
2 800 Fr., Lods 2 400 Fr., Lodsaspirant 2 000 Fr.

Art. 42. Handelsseilskibe, franske og dermed ligestillede, betaler i
Lodsafgift pr. Ton for Indgaaende 4 Centimes, for Udgaaende 2 Centimes.

Fra Algier til Sidi-Ferruch og omvendt 6 Centimes.

Fra Algier til Matifou og omvendt 5 Centimes.

For de sidstnævnte Farter er Benyttelse af Lods kun tvungen for Ind- og Udgaaende, der betales efter Tarifen.

Seil- og Dampskibe, der anløber Algier uden der at foretage Handelsoperationer, er fritaget for Lodsafgift for Udgaaende. For Forhaling i Havnen erlægges 6 Francs uden Hensyn til Skibets Drægtighed.

Med Hensyn til Forstaaelsen af første Sats i Artikel 22 indbefattes Algiers Havn mellem Indløbet til Havnen og en Linie draget fra den nordlige Havnespids til Klokketaarnet Hussein-Dey.

Rio de Janeiro.

Skrivelse dateret 21de Mai 1897.

Som Følge af Loven om Kystfartens Forbehold for de brasilianske Flag, ere i Nordkystens Havne Fragterne for Sukker, Bomuld og andre nationale Produkter stegne, og der er bleven hørt gjentagne Klager over, at tilstrækkelig Tonnage manglede. Særligen er disse Klager blevne hørte i Pernambuco og Rio Grande do Norte. Da Eierne af Saltplag i Macau og Mossoró gjorde gjældende, at de saa sig udsatte for at miste Saltet ved Smeltning i Regutiden, blev der af Toldautoriteterne paa Stedet givet Tilladelse til at skibe det i nogle faa fremmede Skibe. Ligesaa skal i enkelte Tilfælde Tilladelse for fremmed Fartøi til at gaa med brasiliansk Produkt til brasiliansk Havn være givet i Rio Grande do Sul. Af saadanne Tilfælde af fremmed Fart paa den brasilianske Kyst har jeg hidtil dog kun hørt Tale om sex. Et herværende Firma indgav derpaa for kort Tid siden Andragende til Finantsministeren om Tilladelse til at fragte fremmede Fartøier for Saltfarten fra Mossoró. Andragendet afsloges. Sagen staar altsaa saaledes, at Loven forbyder Kystfarten for fremmed Skib, men hvis paa et Lastested vedkommende Toldbods Chef paa eget Ansvar efter Omstændighederne finder at burde paaskynde Udskibning og klarere saadan i fremmed Fartøi, vil Skibet formentlig ikke møde Vanskeligheder paa Bestemmelsesstedet. Ihvorvel Loven har forbeholdt Regjeringen Ret til at gjøre Undtagelser i Tilfælde af Hungersnød, Krig og offentlig Ulykke, har den selv dog hidtil ikke direkte villet give nogen Tilladelse. Ved de skeede Fragtslutninger synes det derfor at have været iagttaget, at Afskiberne have overtaget, hvad Resiko der maatte opstaa af, at det befragtede Fartøi var fremmed. Nogen Forvikling eller Tab er hidtil ikke opstaaet. Da Pressen allerede har omtalt den begyndende Praxis misbilligende, er det vel ikke utænkeligt, at de interesserede brasilianske Dampskibsselskaber ville søge at stoppe den ved Henvendelse til Regjering og Kammere. De indtrufne Tilfælde ere altsaa hidtil ikke at betragte som Udtryk for, at Kystfarten i Brasilien atter er fri.

Rio de Janeiro.

Skrivelse dateret 11te Juni 1897.

Jeg giver mig herved den Ære at henlede Opmærksomheden paa, at Fartøier, der indløbe i Rio de Janeiro Havn, turde give nøie Agt paa de fra Fæstningen S.ta Crux gjorte Signaler. Ethvert Fartøi er forpligtet til ved Indløbet at stoppe og afgive Svar paa hvad Signalstationen spørger om, særlig hvorfra Skibet kommer. Fortsætter det Farten uden at svare, opfordrer Fæstningen det til at stoppe ved løst Skud tre Gange, og anser sig derefter, om der ikke adlydes, berettiget til at skyde skarpt. Der er fra Vedkommendes Side bleven ført Besværing i Pressen over, at flere britiske og et norsk Fartøi er indløbne uden at besvare Signalerne. I det norske Fartøis Tilfælde oplystes det, at Skibet ved sin Kurs var hindret fra at se Signalstangen, indtil det var lige i Løbet, og at, da Afgangshavnen, Rosario de S.ta Fé i Argentina, efter at Farten var mindsket, skulde opgives, Signal for denne forgjæves eftersøgttes saavel i engelsk som norsk Signalbog og angivelig ikke fandtes ansat. Agtpaagivenhed ved omhandlede Signalisering turde saaledes af svenske og norske Fartøier iagttages for at undgaa skjæbnesvangre Misforstaaelser.

Rio de Janeiro.

Skrivelse dateret 12te Juni 1897.

Det er i mine Aarsberetninger berørt, hvorledes saavel Brasiliens kommercielle som maritime Forbindelser med Udlandet ere blevene skadelig paa-virkede af ugunstige sanitære Forholde i Havnene og særlig af de hyppige Epidemier af gul Feber. Det er bleven omtalt at Studier af denne og Vaccinationsforsøg vare blevene foretagne af Dr. Domingos Freire, og at andre Læger (f. Ex. Dr. Lacerda, Dr. Havelburg, Dr. Carlos Seidl) dels gennem specielle Lægemidler, f. Ex. Eucalyptusextrakt, Arsenikpræparater, dels gennem Serumtherapi havde forsøgt at vinde Bugt med den vanskelige Sygdom. Inden den videnskabelige Verden havde den Opfatning Overhaand, at den skyldtes en speciel Bacil, men efter Sternbergs og Andres Undersøgelser ansaaes det fastslaaet at denne hidtil ikke forelaa isoleret og ikke kjendtes og at dens skjæbnesvangre Virkninger ikke skyldtes de andre Baciller (b. coli, bacillus cryptococcus, b. stylactococcus og andre) der ved de microscopiske Undersøgelser vare forefundne i de af gul Feber angrebne Organer.

Den fra Universitetet i Siena udgaaede og ved Pasteurs Institut videre uddannede, Prof. Sanarelli, der allerede er bekjendt ved bakteriologiske Undersøgelser over Typhus og Cholera, gjør nu Krav paa endelig at have løst dette Problem. Som Rektor ved Montevideo Universitet har han den 10de ds. i et Foredrag, ved hvilket Republikkens Præsident, de fremmede Repræsentanter, de videnskabelige Autoriteter i Landet, og en større Kreds af lægevidenskabelige Fagmænd fra Uruguay, Argentina og Brasilien vare

tilstede, gjort Rede for sine Undersøgelser. Disses Kjerne ere, at den specifikke Bacil (nu kaldet b. Sanarelli) er vanskelig at isolere, at den ei særlig forekommer i Maven og Indvoldskanalerne, som hidtil antaget, men i Leveren og Blodet; at den kan paavises og isoleres allerede i den Syges Blod og ikke blot hos den døde Patient, at den udvikler og formerer sig meget langsomt indtil Sygdommens sidste Dage, da den pludselig formerer sig og optræder i stort Antal, bryder ind gennem de forskellige Organers Vægge; at den begunstiger Udviklingen af en hel Del andre Baciller i den Syges Indvolde, hvilke for sig kunne bevirke særlige Sygdomsnuancer; at Bacillen kan indføres i Legemet ei blot gennem Fødemidler men ogsaa fra Luften gennem Aandedrætsorganerne; at den ligesom Typhusbacillen udvikler et specielt yderst stærkt Giftstof, der bevirker Beskadigelser i Organerne analoge saavel med Phosphor og Arsenik som med Cyankalium; at Bacillen i Kultur og dette Giftstof i Filtrat (uden de levende Bacillolonier) indførte i forskellige Dyr fremkalde klar gul Feber; at Symptomerne og Virkningerne fremtræde gradvis tydeligere og stærkere jo nærmere det opererede Dyr staar Mennesket, og tydeligst hos Hunden og hos Aben; at Giftstoffet i Filtrat prøvet paa Mennesket fremkalder typisk gul Feber, der atter læges. Med Bacillen i levende Tilstand er Forsøg paa Mennesket endnu ei gjort. Dagen efter (igaar) ere praktiske bakteriologiske Paavisninger blevne gjorte i Laboratorium for de forsamlede Læger. Efter saaledes at have paavist Bacillen og dens Giftstof, mener Prof. Sanarelli gennem sine videre Undersøgelser Resultat snart at kunne fremlægge Udkastet til en afgjørende Helbredelsesmethode gennem Serumtherapi. Specielt hvad Feberens Optræden paa Skibe angaar, tror han gennem sine mikroskopiske Fremstillinger at have paavist, at hvor der er Varme, Mørke og Fugtighed, udvikler der sig let Sop- og Mugsporer og at medens Gul-Feber Bacillen ellers kun udvikler sig langsomt, den øjeblikkelig danner Kolonier omkring Mugsporer, der altsaa begunstige dens Formerelse og Vext.

Det behøves ikke at siges, at Prof. Sanarellis Arbeide vil vække Opsigt inden alle videnskabelige Kredse. Om disse ville bekræfte det første Indtryk, at Problemet er delvis løst og delvis nær Løsning er vel muligens endnu uvist. Men at det udførte Arbeide har Betydning for Alle, der have Interesser af Skibsfart og Handel med Brasilien og andre Lande hvor gul Feber optræder, derom er der ikke Tvivl.

Mannheim.

Aarsberetning dateret 27de Mai 1897.

Under den korte Kuldeperiode Vinteren 1895—96 kunde de fleste Bryggerier, hvis Behov kan anslaaes til 250 000 Centner, ikke skaffe sig tilstrækkelig Forsyning af Is og forsaavidt dette ikke var sikret ved egne Ismaskiner, forelaa der Betænkeligheder, der ledede til Offerter i nordisk Naturis. Kun den Omstændighed, at Sommeren i Varme ikke nærmede sig tidligere, og navnlig Sensommeren havde kolde Dage, bragte Folk over den kritiske Periode, og for 1897 vil man atter væsentlig være henvist paa Kunstis.

Tilførselen af Trælast fra Sverige og Norge er stigende, men hindres meget ved de forhøjede Priser.

Cellulosefabrikationen. Det herværende betydelige Etablissement flourer. Efterspørgselen er videre steget, dog fulgte ikke Priserne de højere Priser for Træ. Etablissementets Produktion var i 1896 45 Millioner Kg. Cellulose. Fabriken har paatænkt Oprettelse af en Fabrik i Udlandet, da Trækonsumen i Tydskland allerede her overskredet Grændsen ligeoverfor Produktionen, saaat en videre Forstørrelse af det herværende Værk efter dets egen Meddelelse ikke synes at kunne foretages.

En Plan vedlægges over Byens Havne og Kai-Anlæg samt Projekt til en ny Industrihavn, og en for Privatmidler under Bygning værende Havn ved Rheinau.

Ved Ophøret af Toldkrigen med Spanien, eller siden 25de Juli 1896, er en Bedring indtraadt for flere herværende Industrier. Den i Berlin i April 1896 afsluttede Handelstraktat med Japan har endnu ikke vist Virkninger for dette Distrikt.

Paa en Tid, da ethvert Land tragter efter at hæve sin Export er Spørgsmaalet om, hvilke Skridt der egner sig til ogsaa at forøge den svenske og norske Udførsel til Tydskland vel ligeledes berettiget. Det maa da betegnes som selvforstaaeligt at alle Tilbud og Beskrivelser maa være paa det tyske Sprog samt at Firmaerne mere og mere maa lade Tydskland besøge enten selv eller ved dygtige og med Landets Sprog fortrolige Reisende, studere Kjøbernes Ønsker paa Stedet og navnlig med Hensyn til hvilke Varer, der kan leveres, som egner sig for det tyske Markeds Behov med Hensyn til Egenskaber, Indpakning etc. Udstilling af Mønstre enten som stadig Udstilling i Berlin eller modsvarende Sæsonen ved Reiseudstillinger, burde ogsaa finde Sted.

Det er ikke nok at kjende sin egen Ud- og Indførsel, men Kjøbmandstanden skulde i Almindelighed for praktiske Øiemed ogsaa følge andre Staters i højere Grad end hidtil, lære deraf, opmærksomt iagttage deres Forandringer, søge at udforske Grundene dertil samt praktisk og i Tide nyttiggjøre sig de deraf opstaaede Chancer.

Saaledes har det nu virkeliggjorte Projekt at sende en tysk Handels-expedition til China og Japan, vundet saa stor Interesse i industrielle Kredse, at Medlemmernes Antal maatte forøges fra 5 til 9—10. Oprindeligt vakt af Handelskammeret i Crefeld med Textilindustriens Interesser for Øie, har ogsaa Læder-, Jern- og Maskinindustrien taget Del deri. Det tyske Udenrigsministerium har i fuldt Maal ladet Expeditionen faa Del i sin Understøttelse. Beretninger derom vil fra Ministerierne komme til Handelskammerne. Kommissionens Medlemmer skal med Hensyn til dens Studiers Natur og Omfang ikke paalægges nogen Indskrænkning; dog er det forbudt den at træde i personlige Forretningsforbindelser med chinesiske og japanesiske Huse, saaat de kun tjener Almenheden og ingen Særinteresser.

Meget vilde det være at anbefale om de skandinaviske Exportforeninger vilde gaa over til, ligesom den Danske Exportforening i Kjøbenhavn, at udgive et Tidsskrift i Lighed med „The Danish Export Review“ paa det engelske

Sprog, idet derved et væsentlig større Antal Personer vilde faa et detaljeret Bekjendtskab til Sveriges og Norges Produkter og derved Indgaelse af Forbindelser blive befordret. Men fremfor Alt maa unge Kjøbmænd, Handelskommissar etc. efter grundigst mulig Fordannelse mere end hidtil gaa til Udlandet, ikke for at blive der, men fornemmelig for at lære at kjende Landets Sprog, Sæder og Forhold og da efter Tilbagekomst til Hjemlandet blive et frugtbart Bindeled mellem dette og Udlandet. Uden Tvivl vil der i de tyske Industricentrer findes endel Firmaer, der vil give saadanne Folk Beskæftigelse, dette ogsaa i egen Interesse. Men hvis Resultater skal opnaaes i denne Henseende vil det paa den anden Side ogsaa være nødvendigt, at vexatoriske Bestemmelser, som 100 Kroner Skatten paa Handelsreisende, der bestaar i Sverige og vel skal indføres i Norge, bortfalder. Denne har, som det fremgaar af gjentagende indgaaende Behandling i Pressen, vakt betydelig Misstemning blandt de tyske Forretningsdrivende.

Oscar Sternberg.

Genf.

Aarsberetning dateret 20de September 1897.

Den største kommercielle Begivenhed i Schweiz i 1896 var den nationale schweiziske Udstilling. De uheldige klimatiske Forhold bevirkede en Deficit, som ikke alene medtog Garantifondet, men nødvendiggjorde Oprettelsen af et Lotteri.

Om Udstillingens Nytte kan man endnu ikke udtale sig, men i sin Almindelighed maa det siges at være nyttigt at vise de besøgende paa en saaslaaende Maade Alt hvad et Land kan fabrikere og producere.

For at nævne nogle Tal vedkommende Udførselen af de fornemste Produkter, kan anføres, at Schweiz aarlig udfører for ca. 15 Millioner francs condenseret Melk, hvoraf $\frac{2}{3}$ gaar til de engelske Kolonier.

Udførselen af Guldure til England, Tydskland og Amerika var større end i 1895, men mindre til Belgien, Brasilien, Østerrige og Frankrige. Til de forenede Riger gik 1 000 og af Sølvure 3 200 Stykker mere. Af Nikkeluhre er Exporten meget tiltaget.

Chokoladeindustrien vedbliver at blomstre. Udførselen var i 1891 2.3 Mill. francs, 1892 2.4, 1893, 2.5, 1894 2.8, 1895 3.2, Mill. og 1896 3 720 000 francs.

I Genf følger man med megen Interesse den projekterede Jernbane paa Fancille-Linien. Denne Rute vilde betydelig lette Forbindelserne med Paris, da Afstanden derfra til Genf nu er 626 Kilometer, men paa den nye Vei vilde blive 506 og Transport- og Reiseudgifterne saaledes formindskes med 20 %.

En stor Virksomhed hersker ogsaa i Genf i den elektriske Industri samt betræffende Nyttiggjørelse af Vandkraft, hvilket stedsø udvikler sig. I Kantonerne Freiburg, Vaud og Wallis er store Projekter sat i Udførelse.

Vinhøsten i Schweiz var middels, men Kvaliteten mindre god paa Grund af slet Veir. Priserne varierede efter Kvalitet mellem 28—40 francs pr. Hektoliter.

Fremmede Vine vedbliver at konkurrere, især efter de nye Toldbestemmelser.

Blandt Indførselsvarer til Schweiz fra de forenede Riger var Bord Kvintaler netto 1 267, Jern Kv. 13 739, Jernbaneskiner Kv. 21 925, elektriske Apparater for francs 1 947, Trykpapir Kv. 153.

C. F. de Geer.

Singapore.

Fra fremmede Lande ankom til Singapore med Ladning 28 norske Skibe dr. 27 090 Ton og i Ballast 4 dr. 2 452 Ton. Til Penang ankom med Ladning 14 dr. 9 483 Ton og i Ballast 1 dr. 486 Ton. Ialt 47 dr. 39 511 Ton, hvoraf Dampskibe 41 dr. 35 531 Ton.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedst. med Ladning 22 Skibe dr. 16 129 Ton og i Ballast 10 dr. 13 413 Ton, og fra Penang med Ladning 13 dr. 8 053 Ton og i Ballast 2 dr. 1 916 Ton, ialt 47 dr. 39 511 Ton, hvoraf 41 Dampskibe dr. 35 531 Ton.

For Kul anløb 21 Skibe dr. 30 619 Ton. Af svenske Skibe ankom 15 dr. 17 715 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe \$ 1 151.57, af svenske 423.22.

Aarsberetning dateret 9de Juni 1897.

Der er ingen Handel imellem Norge og denne Havn eller Penang.

Fragterne var til London for Dampskibe, Dødvægt Gambier- og Sagomel 20 sh. pr. 20 Cwt., Sago og Perle Tapioca do. pr. 18 Cwt., Flake Tapioca do. pr. 14 Cwt. For light freight Copra og sort Peber 20 sh. pr. 12 Cwt. Bøffelhuder do. pr. 10 Cwt., garvede Huder do. pr. 12 Cwt. Gutta Percha do. pr. 12 Cwt., Rattans do. pr. 7 Cwt.

Til Liverpool 20 sh. pr. Ton efter Skala. Til Havre og Hamburg ligesaa.

Da Fragterne stadig gik ned til de naaede 6 sh. 3 d pr. Ton efter Skala, dannedes en Forening af Rederne af de regulære Linier mellem Kolo-

nien og Europa med det Resultat, at ved Aarets Slutning Satserne steg til de ovennævnte Cifre.

Af Seilskibe lastede 3 for Marseille, anslaaet Fragt ialt 14 sh. 6 d pr. Ton, 10 for New York, samme Fragt og 4 for Boston, 20 sh. pr. Ton, samt 8 med Trælast for China og 2 med Planker for Mauritius.

Et bemærkeligt Resultat af de lave Fragter for Dampskibe i den største Del af Aaret var, at ingen Seilskibe anlagde for London eller Liverpool.

Der ankom i 1896 til Singapore 4 707 Skibe dr. 4 335 775 Ton, til Penang 2 653, 1 841 544 Ton, Malacca 1 564, 305 003 Ton.

Importen til nævnte 3 Steder var £ 186 196 932 og Exporten derfra £ 161 777 519.

Af Indførselen var Bomuldstøier 3 799 583 piculs, Silke 301 301 p., Opium 13 545 Kister, Kul 442 765 Ton, Ris 7 206 647 piculs, Petroleum 844 979 Kasser.

Indførselen af Kul fra England og Australien aftog med resp. 57 000 og 10 000 Tons, men tiltog fra Japan og Borneo med 45 000 og 4 000 Tons.

Af Petroleum aftog Indførselen fra Rusland, Sumatra og Amerika med 114 000 og 57 000 Kasser, men tiltog fra Burma med 14 000 Kasser. Udførselen udgjorde (i Piculs): Gambier 899 769, Copra 772 286, Kaffe 88 194, Gummi 212 821, Perlesago 141 117, Sagomel 725 000, Tapioca 761 960, Ris 6 016 693, Tin 892 327, Specerier 930 368, Rattans 517 843.

Sultan Shoal Fyrtaarnet tændtes første Gang 1ste Januar 1896 og viste sig fuldt tilfredsstillende.

Kurser. Bankvexler paa London 4 M. S. høiest 2 sh. 3, lavest 2 sh. 1, Slutning 2 sh. 1 $\frac{13}{16}$. Sovereigns resp. £ 9.60, 9 og 9.60. Bankvexler paa Paris D. francs 2. 79 $\frac{1}{2}$, 2. 62 $\frac{1}{2}$ 2. 68 $\frac{1}{2}$, do. do., Calcutta Rupees 193, 161, 166 $\frac{1}{2}$, do. do., Java Gylden 135 $\frac{1}{2}$, 125 $\frac{1}{4}$, 128 $\frac{3}{4}$.

I. R. Cuthbertson.

Guatemala.

Aarsberetning dateret 30 Juli 1897.

En stedfunden Stilstand i Handelen skyldes antagelig Sølvets Værdiforringelse.

Den 15 Marts aabnedes den central-amerikanske Udstilling, hvor de fleste større europæiske og amerikanske Stater var repræsenteret. Finantsielt har dog Udstillingen medført Skuffelser.

Den nordlige Jernbane er fuldført til Zacupa, 101 Miles fra Puerto Barrios ved Atlanterhavet. Senere er Jernbanen ført 34 Miles videre til El Rancho de San Agustín. Fuldendelsen af den transkontinentale Jernbane er en Sag af stor Betydning for Guatemala, som derved vil blive sat i daglig nøie Forbindelse med alle de vigtige transatlantiske og Stillehavs-Dampskibslinier samt inden 4 Dages Reise fra New Orleans. Paa Verapaz Banen er fuldført 15 Mil mellem Tucuru og Havnen Panzos.

Det tidligere i Livingston etablerede Toldkammer er flyttet til Havnen Puerto Barrios ved Atlanterhavet. Naar Arbejderne i Iztapa er færdige, vil Guatemala dersteds faa en Havn ved Stillehavet.

Det samlede Antal Kolli, der indførtes i 1896, var 1 508 308, hvoraf fra de forenede Stater 1 170 825, England 95 019, Tydskland 142 899, Frankrige 39 996.

Værdien af endel af de vigtigere Indførselsartikler var i 1896 følgende: Brændevine \$ 298 966, Bomuld og Bomuldsvarer 1 996 894, Mineralvand 11 276, Skotøi 18 240, Kjøretøier 12 882, Malt 16 864, Hermetik 174 886, Crockery 102 982, Kobbervarer 89 980, Droger og Medicin 176 794, Stearin til Lys 21 916, Fyrstikker 59 174, Mel 523 116, Stentøi 427 930, Jern og Støbejern 29 110, Legetøi 34 890, Uld- og Uldvarer 31 210, Sheet roofing 52 410, Lin og Linvarer 63 860, Trævarer 59 870, Bygningmateriel 66 709, Maskiner 98 280, Materiel for Jernbaner, Telegraf og elektrisk Lys 10 840, Møbler 79 196, Lædervarer 103 910, Marmor 28 140, Skrivesager 184 346, Paraplyer etc. 24 980, Petroleum 49 748, Pianoer og Orgeler 17 964, Parfumer 46 982, Salt 360 468, Silkevarer 71 842, Talg 24 280, Tagtækning 40 210, Vine og Likører 324 870. Indførselens Værdi var ialt \$ 7 026 621

Udførselens Værdi var \$ 23 085 544, hvoraf til de forenede Stater for 5 113 352. Af Kaffe udførtes for \$ 22 349 623.

H. Payens.

Washington.

Skrivelse til Udenrigsministeren dateret 27de Juli 1897.

Den af Congressen slutteligen antagne Tarif blev sanktioneret af Præsidenten den 24de dennes Kl. 4 Em., og det herværende Finantsdepartement har udstedt et Cirkulære, ifølge hvilket den nye Tarif skulde være traadt i Kraft allerede Kl. 12 Natten mellem den 23de og 24de dennes, og hvorigjennem Tarifloven altsaa gives tilbagevirkende Kraft. Spørgsmaalet angaaende Tidspunktet for Tariiffens Ikrafttræden vil imidlertid blive gjort til Gjenstand for vedkommende Domstols Afgjørelse for at bestemme, hvorvidt Varer, indførte under Løbet af Lørdagen den 24de dennes, maa betale Told ifølge den gamle eller nye Tarif.

De forenede Staters Toldtarif af 1894 kunde vel siges at være i høi Grad protektionistisk, medens den nye Tarif maa nærmest betegnes som prohibitiv, idet der i de fleste Tilfælde er gaaet tilbage til de i den saakaldte Mc. Kinley Lov (Tariffen af 1890) fastsatte høie Satser, og ikke sjælden frembyder den nye Tarif Exempler paa endnu høiere Satser.

Den almindeligste Klage, som fræsættes mod den nye Tariflov, er, at der ved Affattelsen af samme er taget mindre Hensyn til, hvad denne Lov ifølge sin Titel har til Formaal, nemlig at skaffe Statskassen Indkomster og at opmuntre de forenede Staters Industrier end til de Fordele, den nye Tariflov vilde kunne bringe de her i Landet blomstrende „trustcompanies“ eller med andre Ord de store Aktieselskaber, der har monopoliseret Fabrikationen af eller Handelen med visse Varer, f. Ex. Sukker, Tobak, Papir, Gummivarer, Læder m. m.

De vigtigste Forandringer, der er foretagne i Tariffen, og om hvilke Striden mellem det republikanske og det demokratiske Parti i Congressen ogsaa har været heftigst, er de nu fastsatte høiere Satser paa Uld og Uldvarer, Huder og Sukker.

Raa Uld, der tidligere var toldfri, er nu bleven belagt med Told fra 4—12 Cts. pr. lb. og Satserne paa Garn er forhøiede fra 30 % af Værdien til $27\frac{1}{2}$ eller $38\frac{1}{2}$ Cts. pr. lb. + 40 % af Værdien, paa Klæde fra 40 % til 33 eller 44 Cts. pr. lb. + 50 % a. V., paa færdige Klæder fra 45 % til 44 Cts. pr. lb. + 60 % a. V. (Art. 348—383).

Huder, tidligere toldfrie, paalægges i den nye Tarif en Told af 15 % a. V. Dog tilbagebetales denne Told for det Tilfælde, at Huderne senere hen udtøres som Læder (Art. 437).

Tolden paa baade Raasukker og raffineret Sukker (Art. 209—212) er bleven forhøiet og fastsat henholdsvis til 0.95 Cts. pr. lb. + $\frac{35}{1000}$ Cts. for hver Grad over 75° og til 1.95 Cts. pr. lb. Som Følge heraf er Værdien paa det herværende „Sugar Trust Company“s Aktier i disse Dage gaaet op fra 113 til 144. Som Støtte for Forhøielsen af Tolden paa raffineret Sukker anførtes ogsaa Hensynet til Sukkerbededyrkningen hertilands. Et Forslag angaaende Exportpræmie paa Sukkerbeder, som fremkom i Senatet i sidste Stund, afsloges imidlertid.

Tolden paa Kunstsager (Art. 454) er igjen bleven indført, saa at der paa Malerier og Billedhuggerarbejder nu maa betales 20 % a. V. eller 5 % mere end under Mc. Kinley Loven.

Reisende, der er amerikanske Borgere, maa ved Tilbagekomsten til de forenede Stater betale Told paa sin personlige Bagage ifølge den nye Tarif, forsaavidt de i Udlandet indkjøbte Klædningsstykkers Værdi overgaar \$ 100 (Art. 697).

Paa Træløst er Tolden bleven gennemført. „Timber, hewn, sided or square (not less than 8 inches square) and round timber used for spars or in building wharves“ belægges saaledes med 1 Ct. pr. Kubikfod og „sawed boards, planks, deals and other lumber of whitewoods, sycamore and bass-

wood“ med § 1 pr. 1000 Fod. Paa Møbler er Tolden bleven forhøjet fra 25 % a. V. til 35 % a. v. Tariffens schedule D. (Art. 194—208) indeholder de detaljerede Satser paa Trælast og Trævarer m. m.

Tolden paa Kaalhoveder er bleven fastsat til 3 Cts. pr. Stykke; Indførselen af denne Vare var tidligere toldfri (Art. 242).

Hestekosøm (Art. 161), der tidligere betalte 30 % a. V., belægges nu med $2\frac{1}{4}$ Cts. pr. lb.

Paa Glas og Glasvarer (Art. 99—113) er Tolden ogsaa bleven forhøjet; paa Vinduesglas saaledes fra 1, $1\frac{1}{4}$, $1\frac{3}{4}$, $2\frac{1}{3}$ og $2\frac{1}{2}$ Cts. til $1\frac{1}{3}$, $1\frac{7}{8}$, $2\frac{3}{8}$, $2\frac{7}{8}$, $3\frac{3}{8}$, $3\frac{7}{8}$ og $4\frac{3}{8}$ pr. lb.

Nedenfor tillader Legationen sig at anføre den nye Tarifs Satser, sammenlignet med Tarifen af 1894, med Hensyn til de Importartikler fra de forenede Riger, som er omnævnte i den Sammenstilling, der indeholdtes i Legationens ærbødige Skrivelse af 15de Mai sidstl. No. 113.

	Tarif 1894.	Tarif 1897.
Rujern	§ 4 pr. Ton.	do.
Stangjern	0.6 Ct. pr. lb.	do.
Staalbarrer	0.3 Ct. pr. lb.	do.
Staaltraadstouge	0.4 Ct. pr. lb.	do.
Knive	fra 25 pCt. til 50 pCt a. V.	fra 40 pCt. a. V. til 1, 5, 10 eller 20 Ct. pr. Stykke og dertil 40 pCt. a. V.
Rageknive	45 pCt. a. V.	fra 50 Cts. eller § 1 pr. Dusin + 15 pCt. a. v. til § 1.75 pr. Dusin + 20 pCt. a. V.
Levertran	20 pCt. a. V.	15 Cts. pr. Gallon.
Træmasse	10 pCt. a. V.	$\frac{1}{12}$, $\frac{1}{6}$ eller $\frac{1}{4}$ Ct. pr. lb.
Tændstikker	20 pCt. a. V.	8 Ct. pr. Gros eller 1 Ct. pr. 1000.
Ansjovis	40 pCt. a. V. eller $2\frac{1}{2}$, 5, 10 Cts. pr. Æske.	40 pCt. a. v. eller $1\frac{1}{2}$, $2\frac{1}{2}$, 5, 10 Cts. pr. Æske.
Sild, saltet	$\frac{1}{2}$ Ct. pr. lb.	do.
Makrel, røgt, tørret, saltet	$\frac{3}{4}$ Ct. pr. lb.	1 Ct. pr. lb.
Saalelæder	10 pCt. a. V.	20 pCt. a. V.
Gede- og Kalveskind	20 pCt. a. V.	20 pCt. a. V.
Bøger paa svensk eller norsk	frie.	do.

Legationen tillader sig endelig at henlede Opmærksomheden paa Tariffens Tillægsbestemmelser (pag. 59) betræffende de saakaldte „Reciprocity Provisions“, hvilke falde i tre Afsnit:

1) Præsidenten er bemyndiget til med fremmede Lande at indgaa Overenskomster, ifølge hvilke Tolden kan nedsættes paa Vinsten, Vine, Cognac og Kunstsager, for det Tilfælde at vedkommende fremmede Land nedsætter sine Toldsatser paa amerikanske Varer. Senatets Samtykke er ikke nødvendig ved Indgaaelsen af disse Overenskomster.

2) Naar Lande, fra hvilke The, Kaffe, „Tonquin, Tonqua eller Tonka“ Bønner og Vanille indføres til de forenede Stater, paalægger amerikanske Varer en ifølge Præsidentens Skjøn for høi Told, saa er han berettiget til at belægge disse Varer, som ifølge den nye Tarif indføres toldfrit, med en Told, hvis Beløb er nærmere bestemt i nævnte Afsnit;

3. Præsidenten bemyndiges til med Senatets Samtykke at indgaa Handelstraktater betræffende Toldnedsættelser. Denne Bestemmelse er i Overensstemmelse med det i Legationens ærbødige Skrivelse af 8de dennes No. 148 omhandlede Senatsforslag desangaaende, med Undtagelse af, at der nu er bleven gjort et Tillæg om, at disse Handelstraktater maa være afsluttede inden 2 Aar efter Tarifens Ikrafttræden.

Bestemmelsen angaaende Paalæg af en Tillægstold paa Varer, som nyde godt af en Exportpræmie i vedkommende Udførselsland, findes optagen i Lovens Section 5 (Pag. 61).

Buenos Ayres.

Skrivelse dateret 25de August 1897.

Hoslagt tager jeg mig den Frihed at vedlægge Oversættelse af en i disse Dage promulgeret Lov om en Formindskelse af Havneafgiften i Buenos Ayres til § 0. 01 Guld pr. Registerton for Fartøier af alle Flag, der her drive Kyst- og Flodfart.

Saaledes som jeg har havt den Ære at indberette i min seneste Aarsrapport, fastsatte Congressen forrige Aar denne Afgift til § 0.05 Guld pr. Ton.

Det viste sig imidlertid snart, at denne Afgift var altfor trykkende for Cabotagefarten, hvorfor den herværende Rederiforening ansøgte Congressen om en Reduktion, da de i modsat Tilfælde vilde blive nødsagede til at lægge op sine Fartøier.

Som det vil sees, har Congressen ikke alene imødekommet dette Forlangende, men har ogsaa autoriseret Regjeringen til at tilbagebetale, hvad der er betalt mere end § 0.01 pr. Ton siden indeværende Aars Begyndelse.

L o v

om Formindskelse af Havneafgiften for den nationale Kyst- og Flodfart, promulgeret den 14de August 1897.

Art. 1. De Seil- og Dampskibe, der drive Kyst- og Flodfart, skulle erlægge som Indtrædelsesafgift i Buenos Ayres Havn § 0.01 Guld pr. Registerton.

Art. 2. Regeringen autoriseres til at tilbagebetale Eierne af Seil- og Dampskibe i Kyst- og Flodfart det Overskud i Afgiften, som disse have betalt siden den 1ste Januar indeværende Aar i Overensstemmelse med Forordning af 19de Mai sidstleden.

Buenos Ayres.

Skrivelse dateret 25 August 1897.

Jeg giver mig herved den Ære at indsende Oversættelse af en i disse Dage af Regjeringen udfærdiget Forordning angaaende Benyttelsen af de ved Buenos Ayres Havn anlagte Tørdokke, hvor Fartøier af hvilkensomhelst Størrelse nu ville kunne blive indtagne.

F o r o r d n i n g

angaaende Tørdokkerne i Buenos Ayres Havn.

Republikens Præsident anordner:

Art. 1. Indtagning i Tørdokkene vil blot finde Sted under streng Iagttagelse af de Forskrifter, der udfærdiges af „Officina de Movimiento“, og i den Orden Anmeldelse til Indtagning er fremkommen til nævnte Embedskontor, idet det dog er underforstaaet, at argentinske Krigsfartøier altid har Fortrinet.

Art. 2. Enhver Ansøgning om Indtagning skal være ledsaget af en Kvittering fra Oppebørselskontoret for, at § 100 Guld der er bleven deponeret. Dette Beløb tilfalder Skatkammeret, dersom Fartøiet undlader at indløbe i Dokken paa den fastsatte Tid, i hvilket Tilfælde det ogsaa taber sin Tur, saavidt ikke uafvendelige Hændelser, der godkjendes af Dokbestyrelsen, indtræffer.

Art. 3. Blot Fartøier i Ballast optages i Dokkerne. Brandfarlige Gjenstande, der maatte findes ombord, skal foreløbig deponeres paa anvist Sted.

Art. 4. Fartøier, der benytte Tørdokkene, skulle erlægge følgende Afgifter:

For Indtagning:

For de første 500 Tons § 50 Guld
 „ hver følgende 250 „ - 10 —

For Ophold:

			Første Dag.	Hver følgende Dag.
			Guld.	Guld.
For de første	500 Registerton	§ 0.18.	§ 0.09	
„ - næstfølgende	250 —	- 0.16.	- 0.08	
„ - derpaa følgende	250 —	- 0.14.	- 0.07	
„ - — —	250 —	- 0.12.	- 0.06	
„ Tonnage, der overstiger	1250 —	- 0.10.	- 0.05	

Brøkdeler af Ton beregnes som fuld Ton. Fartøier af ringere Drægtighed end 500 Tons, erlægges saavel for Indtagning som Ophold, den Afgift, Tarifen fastsætter for de første 500 Tons.

Naar Natarbeide ønskes udført, skal Anmeldelse gjøres til „Officina de Movimiento“, og skal derfor erlægges § 0.04 Guld pr. Registerton pr. Nat.

Art. 5. Tarifen anvendes fra det Øieblik, Sluseporten lukkes efter Fartøiet, og indtil det atter forlader Dokken. Andel af Dag beregnes som fuld Dag.

Art. 6. For den Tid Fartøiet forbliver i Dokken, grundet paa lav Vandstand, erlægges ingen Afgift.

Art. 7. For at give Vandet Adgang er det en ufravigelig Betingelse for Fartøier, der benytter Tørdokken, at sørge for dens fuldkomne Renholdelse.

Art. 8. Doksætningen indbefatter Opstøtning og Dokkens Udpumpning, enhver anden Tjenesteydelse er facultativ.

Art. 9. Indtagning i Tørdokkene bevilges kun, naar Veiret, efter Dokbestyrelsens Formening, tillader samme uden Fare for Dok og Fartøi, intet Hensyn vil tages til Besværinger over det Ophold, der maatte være en Følge deraf.

St. Petersburg.

Med Skrivelse af $\frac{26 \text{ Mai}}{27 \text{ Juni}}$ d. A. har Generalkonsulen indsendt følgende Uddrag af den fra Navigationens Begyndelse i dette Aar i Kraft traadte Text for Lodsning af Skibe, som besøger St. Petersburg Havn:

„Alle Søfartøier, som ankommer til St. Petersburg og derfra vender tilbage til Kronstadt, betaler 6 Kopek pr. Nettolæst af Fartøiets Drægtighed for hver særskilt Reise. Derhos erlægges Lodspenge for følgende Broer, nemlig i Nikolai- og Palaisbryggerne à $1\frac{1}{2}$ Kopek, St. Petersburger (Troitzki), Alexander II, Børs, Tutschkoff, Samsoniewsky, og Gutujewsky-Bryggerne à 1 Kopek pr. Nettolæst af Fartøiets Drægtighed, saavel op- som nedad Floden. For Fartøiets Forhaling inden Lodsrayonen erlægges 1 Kop. pr. Nettolæst. Derimod er Skibene frie for Lodsafgift for Forhaling inden selve Gutujewsky Havnen.

Bugserbaade betaler 3 Rubel, men kun i Tilfælde af, at de virkelig benytter Lods.

Anmærkning. Ovennævnte Taxt skal efter 5 Aars Forløb af Marineministeren gennemsees, og selv før, om nødvendigt, men i ethvert Fald i Forening med Finants- og Indenrigsministeren.

Indhold: **Algier** S. 708. — **Berlin** S. 700. — **Buenos Ayres** S. 719 og 720. — **Genf** S. 713. — **Genua** S. 695. — **Guatemala** S. 715. — **Havre** S. 703 og 707. — **Lissabon** S. 684. — **Madrid** S. 688 og 693. — **Mannheim** S. 711. — **Rio de Janeiro** S. 709 og 710. — **Shanghai** S. 675. — **Singapore** S. 714. — **Stettin II** S. 697. — **St. Petersburg** S. 722. — **Washington** S. 716. — **Yokohama** S. 702.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.,

No. 17.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1897.

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

Indberetning

fra kommerciel Stipendiat Mentz Rynning.

Idet jeg nedenfor afgiver den af mig forlangte „Almindelige Indberetning over Brasiliens Handel og Industri“ tillader jeg mig at forudskikke følgende Bemærkninger: Det høie Departements Meddelelse af 13de Februar d. A. med Underretning om, at der af de kommercielle Stipendiars Midler var tilstaaet mig et Beløb af Kr. 1 000, og at der som Følge deraf paalaa mig Forpligtelse til inden 1ste Septbr. at afgive en Indberetning til Departementet, modtog jeg først sidst i Marts Maaned. Derhos har jeg i Overensstemmelse med i sin Tid i min Ansøgning udtrykt Ønske benyttet de forløbne Maaneder til i en Export- & Bankforretning efter Evne at sætte mig ind i Forholdene, hvorved jeg i Virkeligheden med mit daglige Arbeide har havt mit Døgn stærkt optaget. Den tiloversblevne Tid har derfor været knap til at samle Materialier til nogen udførligere Indberetning. Dernæst har jeg i nærværende almindelige Indberetning ikke antaget det anbragt at medtage mange — som for dette Øiemed for specielle — Oplysninger, der for flere Pladses Vedkommende har staaet til min Raadighed, hvor nyttige de end i og for sig kan være, saasom Opgaver over Firmaer, der importerer Varer, der kan have Interesse for den norske Export &c., saameget mere, som det er mig bekjendt, at vor Generalkonsul i Rio de Janeiro efter Opdrag af den norske Regjering agter om kort Tid at udgive endel saadanne Oplysninger som Konsulatberetninger.

Statistik. Det er muligens mindre korrekt at begynde med at opregne Manglerne ved den Gjenstand, man skal beskrive; men der er en Mangel ved de brasilianske Forretningsforholde, der er saa følelig for hele den brasilianske Handel, at jeg ikke kan undlade at omtale den i første Række; det er den utilladelige Mangel paa Handelsstatistik. Exportstatistikken er jo nu for de oversøisk exporterede Varers Vedkommende en nogenlunde moderne, fremtvunget ved og istandbragt af de fremmede Forretningsmænd i Brasilien og deres oversøiske Forretningsforbindelser. En samlet Statistik for den indre

Handels Vedkommende og nogen egentlig Importstatistik, saaledes som man fordrer den i Europa, kan man derimod endnu ikke tale om. Ved Aabningen af den nu sammensiddende Nationalforsamling lovede rigtignok Republikernes Præsident, Prudente de Moraes, at der „nu skulde gøres de største Anstrængelser fra det Offentliges Side for at afhjælpe denne saa følelige Mangel“; men for det første er desværre ikke de brasilianske Præsidenters Løfter altid saa svært meget at lide paa, og dernæst tør man heller ikke endnu med de nuværende Toldforholde vente sig meget af en saadan offentlig Statistik. De mangelfulde Oplysninger, man for Tiden har om Værdien af Importen skyldes for en betydelig Del de i de forskellige Stater (dog ikke paa langt nær alle) af Private med nogen offentlig Understøttelse udarbejdede Almanakker. Om Importmængderne og Varernes Procedens har disse imidlertid faa eller ingen Oplysninger af Værdi. Af større Betydning er de nu i Rio de Janeiro, Bahia & Sao Paulo udkommende kommercielle Import- & Exportberetninger (Revistas) udarbejdede af Private. Ogsaa i Pernambuco vil saadanne nu maanedlig udgives af et Mæglerfirma. Om denne Bevægelse kunde udstrække sig til samtlige Handelssteder, hvad der jo med Tiden maa ske, vilde man endelig kunne skaffe sig en ordnet og samlet Statistik for det hele Land. Som Forholdene nu er, kan man kun skaffe sig en Oversigt over Brasiliens Handel ved paa eller fra hvert Sted indhentede detaljerede Oplysninger og ved egne Erfaringer. For en stor Del Følgen af denne Mangel paa Oversigt har det været, at i Tidens Løb saa mange kapitalstærke brasilianske Forretninger ved uforholdsmæssige Indkjøb og deraf flydende Ophobning af usælgelig Vare har maattet bukke under. I Rio Grande do Sul udgiver kommercielle Aviser med private Bidrag en Slags maanedlig Statistik. Jeg har nedenfor gjort et Sammendrag af denne for Byen Rio Grande do Sul's Vedkommende, idet det dog har været nødvendigt ved Hjælp af private Oplysninger at gjøre enkelte Forbedringer.

Almindelige Bemærkninger. Skjønt endnu sandsynligvis høist $\frac{1}{70}$ Del af Brasiliens Overflade er opdyrket, er Frembringelserne og Exporten uhyre.

Brasilkaffeen afgiver som bekendt omtrent Halvdelen af det hele Verden over konsumerede Kvantum. Den dyrkes hovedsagelig i Staterne Rio de Janeiro, Sao Paulo, Bahia, Ceara og Minas Geraes. Andre Exportprodukter: Bomulden hovedsagelig i Bahia og Pernambuco, Sukker i Pernambuco, Rio de Janeiro, Bahia, Parahyba, Ceara, Alagoas & Rio Grande do Norte, Tobakken i store Mængder i Bahia, Rio de Janeiro & Rio Grande do Sul, fremdeles i Sao Paulo og Minas Geraes, Gummi elasticum i Para og Amazonas, Cacao, The, Diamanter og Guld i Minas Geraes, Herva Matte fra Parana og Rio Grande do Sul, Saltet Kjød (Xarque), Huder og andre Kvægprodukter, Uld, Bønner, Maniokmel og Mais i de sydlige Stater, Ris, mangeslags Droger og Specerier, Jacaranda, Ceder, Jerntræ og andre Træsorter til Bygningstømmer og Farvning, hvoriblandt det bekendte Brisseltræ (Pao brasil). Appelsiner, og Bananer og en Mængde anden Frugt, Fisk og forskellige Slags Olier, noget Stenkul, Sølv, Bly og andre Metaller.

Kolonier. Kolonivæsenet er en Egenhed ved det brasilianske Landbrug; for at befordre Landets Opdyrkning giver den brasilianske Regjering med Indhentelse af dennes Koncession Enhver, der vil indhegne et endnu ikke optaget Stykke Land dette til Eie. Derved er de i Nærheden af Byerne og Samfærdselslinierne liggende Strøg allerede i saa stor Udstrækning optagne og

indhegnede, at som Regel de i den senere Tid ankomne agerdyrkende Fremmede foretrækker mod en for en Aarrække fastsat Afgift at optjene sit Stykke Land fremfor at rydde i de længere inde liggende fra Samfærdselslinierne isolerede Egne. De saaledes i større og mindre Afstand fra de større Byer dannede Kolonier, af hvilke der igjen er opvoxet Smaabyer (Villas) som Petropolis & Nova Friburgo i Nærheden af Rio de Janeiro, Sao Leopoldo, Santa Cruz m. fl. i Staten Rio Grande do Sul, om hvilke der atter danner sig nye Kolonier, er nu næsten over det hele Land ved Jernbaner eller Flodveie forbundne med Havnebyerne. Hovedmassen af Kolonisterne i Syden er Tyskere, i Norden Italianere. Produkterne afkjøbes i Regelen Kolonisterne af de i „Villaerne“ boende Opkjøbere og sælges af disse igjen til Exportforretningerne i Havnebyerne. Disse Opkjøbere er tildels meget betydelige Forretningsmænd. Ofte i Egenskab af de oprindelige Landbesiddere binder de ved sine Forskud Kolonisterne til sig. Tobaksopkjøberne kaldes „Pakkere“. De indkøber som Regel Tobakken i løs Vægt, sorterer og pakker den og forsyner den med sine egne Mærker; det er efter disse Mærker, at Tobakken sælges paa de europæiske Markeder. Det er fornemlig i Syden, at Kolonivæsenet nu er organiseret; men ogsaa i Mellem- og Nordbrasilens Kaffe-, Sukker- & Bomuldsplanter erstatter nu, saa at sige, Kolonisterne i stor Udstrækning Negerne. Endnu spores imidlertid de uheldige Virkninger af Negerslaveriets endelige pludselige Ophævelse.

Industriens Udvikling staar endnu ikke i nogetsomhelst Forhold til de uhyre Import- & Exportværdier, men har dog i Løbet af de sidste 10—20 Aar, hovedsagelig ved udenlandsk Foretagsomhed, gaaet for sig med en — den meget væsentlige Hemske, der ligger i Landets stadig flauere Finantstilstand, taget i Betragtning — for en for europæisk Export interesseret — foruroligende Raskhed.

I de større Byer finder man fortrinlige Stapelpladse, Støberier, Rafinaderier, Oliefabrikker, Møller, Garverier, Kjødsalterier (Xarqueadas) & Fabrikker for Tilvirkning af Uld, Bomulds- & Lintøier, Strie & Tougværk, Lergjenstande til Husbrug & enklere Gummivarer, Ledergjenstande, kemiske Produkter & optiske Instrumenter, Marmor- & andre Stenarbejder, kunstige Blomster, Møbler, Kjøreredskaaber, Arbejder af Guld, Sølv og ædle Stene, Silkeparaplyer, Filt- & Straahatte, Kjødekstrakt, konserveret Kjød, Maskiner, Uhre &c. I Sao Paulo har man med Held begyndt at lægge sig paa Silkeavl; tildels ogsaa i de sydlige Kolonier. Den opnaaede Kvalitet skal være fortrinlig, og den forarbejdes i Fabrikker i Sao Paulo og Rio sammen med importeret kinesisk & fransk Raasilke.

Brasiliens første og endnu mest udbredte Industri er Lys- & Sæbefabrikationen af Talg fra Slagterierne. Det gjælder imidlertid for denne Grens Vedkommende, som for den brasilianske Industri i det Hele, at den holder sig til de enkle Produkter. Stearinlysfabrikationen har til Dato intet ordentligt Fodfæste kunnet skaffe sig, og de faa Anlæg for denne Artikel som for bedre, parfumerede Sæber naar ikke paa langtnær op i Høide med de finere europæiske Sorter.

Den spirende Industri har vistnok ogsaa i Brasilien skabt en Slags industriel Nationalfølelse; et Firma i Rio de Janeiro og andre med det har saaledes sat sig til Opgave at producere Tøier af udelukkende national og i

Landet prepareret Uld- & Bomuld. Det er imidlertid væsentlig de simple Stoffer, der hovedsagelig bæres af den mindre bemidlede Del af Befolkningen.

Brændevins- & Vinindustrien har taget et stort Opsving. I det nordlige fremstilles hede Vine af tørrede Druer; Destillationen af „Cachaça“ & „Caninha“ foregaar i en umaadelig Maalestok, og disse har ved sin Prisbillighed i de senere Aar gjort Importen af Cognac og andre udenlandske Brændevine et stort Afbræk. I Syden fremstilles betydelige Kvantiteter af „vinhos verdes“, unge Vine af nationale Druer, der allerede konkurrerer temmelig skarpt med de portugisiske & spanske.

Endelig har man i de sydlige Kolonier begyndt at lægge sig efter Kultivering af den europæiske Drue. Det opnaaede Resultat har i enkelte Tilfælde været gunstigt, og Forsøgene vil fortsættes i større Skala. I det Hele kan dog ikke de af den her voxende Drue producerede sammenlignes med de bedre importerede Vinsorter.

De indenlandske Fabriker for Tilvirkning af Rul- & karvet Cigaret-Tobak leverer med den nuværende enorme Beskyttelsestold Størstedelen af hvad der konsumeres. Cigarfabrikker i Bahia (Dannemann & Cia), Rio de Janeiro, Sao Paulo og Rio Grande do Sul (Pooch & Cia) leverer af indenlandsk og importeret Havanatobak Mærker, der fuldt ud kan maale sig med de bedste tyske.

Af Ølbryggerier er der en sand Overflod i de fleste brasilianske Byer. Den leverede Kvalitet er i Almindelighed ringe og kan med Undtagelse af et Par i Sao Paulo fremstillede Sorter ikke engang sammenlignes med de importerede tyske og engelske (Porter). Kun et Faatal af Bryggerierne har Dampdrift; alligevel er Ølbryggeri til Dato en lønnende Forretning i Brasilien.

Fyrstikfabrikationen er endnu i sin Vorden. Der gives dog i Staterne Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro & Rio Grande do Sul Fyrstikfabriker. I det nordlige benytter man til Stikkerne Veden af Kokospalmen. Den sydlige Fyrstikfabrikation bestaar derimod blot i Indførsel af samtlige Dele færdiggjorte (sogar Eskerne) & Fabrikarbeidet i Paaklining af Satsen og Indpakning af Stikkerne, en simpel Toldmanøvre. Under Ly af den al Import af færdige Stikker afskrækkende Toldbeskyttelse er flere lignende „Fabriker“ under Opseiling.

Jernindustrien gjør Fremskridt. De talrige Spigerfabriker har stærkt reduceret den fremmede Import. Af Hestekosømfabriker findes der et Par i Bahia og Rio, der dog blot afgiver en Ubetydelighed mod det hele Konsum; Hesteko gjøres derimod som Regel i Landet selv.

Papirindustrien er repræsenteret ved en moderne Pakpapirfabrik i Nærheden af Porto Alegre; som Raamateriale benyttes Affaldspapir, Filler og Siv, samt et Par ubetydeligere Pap- & Papirfabrikker.

Tørret Fisk. Tørringen af en Fiskesort (Tainha) er i de senere Aar i Rio Grande do Sul voxet til en hel Bedrift. Denne Tørfisk kan selvfølgelig ikke maales med den importerede; men Konsumet er i stadigt Voxende. Røget Fisk. Ogsaa en begyndende Industri i Syden.

Brasiliens storartede Kvæg- & Hesteavl afgiver en Række af Industri-artikler:

„Oleo de Mocoto“ udkoges af Hornkvægets Kløver, „Oleo de egua“ (ovs.: Hoppeolie) af Hestenes Høver i stor Maalestok i det sydlige og anvendes i stor Udstrækning som Smøreolie for alleslags Maskiner.

Oxetalg & Fedt udkogt af Knoklerne og Indvoldene (Graixa). Heste- & Nautehaar anvendes for en Del i Møbellagerne. Ulden i stor Udstrækning af det øgende Antal af Uldvarefabrikker. Huder i Garverierne.

Renset Svinesmalt i Daaser tilberedes af et Par Konserverfabrikker i Rio Grande do Sul og mindre Anlæg i Sao Paulo & Rio. Af andre Fedevare-artikler, der er Gjenstand for Preservering i Indlandet, kan nævnes: raffineret Svinesmalt, det saakaldte Svinesmør (manteiga de porco), der til Husholdningsbrug erstatter Margarinmør, almindeligt nedlagt ferskt Kjød, der dog selv i det indenlandske Marked har at konkurrere med det nordamerikanske, Tunger, forskellige Grøntsager, alt blot til indenlandsk Forbrug og Kjødeksrakt, hvoraf et Mærke nu med Held optræder paa det europæiske Marked. Kjødeksrakt præpareres desuden i forskellige Anlæg, knyttede til Xarqueadaerne.

Rio de Janeiro er for Brasilien hvad Paris for Frankrige, London for England; Rios industrielle Liv er en koncentreret Ekstrakt af hele Brasiliens; ingen anden By har i de sidste Par Decennier gjort saa enorme Fremskridt. Jeg nævner: Whyte Paulino & Co.'s Maskinværksteder, Wilson Sons & Co.'s & Lloyd Brasileiros's Værkstæder & Stapelpladse, Companhia de Fiação & Tecidos Sao Felix's Spinderier & Tøitfabrikker, M. Buarque de Macedo & Co.'s Uld- & Bomuldsvarefabrikker, diverse Mineralvandfabrikker & Bryggerier, Parfumeri- og almindelige Sæbefabrikker, „The Egyptian & Turkish Cigarette Factory“ & andre Cigaret- & Cigarfabrikker, Companhia Fabril Brasileira's Fyrstik & Trævarefabrikker, Teglstensbrænderier, Kaffemøller, Stivetøj-, Cacao- & Møbel-fabrikker. De forhaandenværende Maskinfabrikker indskrænker sig dog væsentlig til Reparation- & Montering af importerede Maskindele, Doksarbejder &c. De betydeligste tyske, engelske og nordamerikanske Maskinfabrikker og Elektricitetsværk er repræsenterede ved Agenter. Særlig i det sidste 5 Aar har elektriske Lysanlæg vundet stort Terrain.

Endel af de øvrige Landsdeles Udviklingstrin vil belyses af nedenstaaende Opregninger:

Bahia har af vigtigere Anlæg: Companhia Uniao Fabril med sine 8 forskellige Fabriker for Tilvirkning af grovere og finere Bomuldstøier, Viuva Martins & Filho's Stearinlys, Sæbe- & Parfumeri-Sæbefabrik, Fabriker for Tilvirkning af Vine af tørrede Druer, betydeligere Lædervarefabrikker & Kjeksfabrikker, diverse Æddik-, almindelige Sæbefabrikker, Cachaçadestillationer, Maurell & Cia, Succs' Karvetobakfabrik, 2 større Handskefabrikker, 2 Skotøifabrikker, flere Ølbryggerier, 1 Emailleret Jernfabrik, 2 Spigerfabrikker, 2 Fyrstikfabrikker, 5 Støberier & Jernvarefabrikker, der bl. a. tilvirker Hesteskosøm, 2 Chokoladefabrikker, 1 Striefabrik; endvidere Dampfabrikker for Tilvirkning af Hatter, Skjorter, Strømper samt Kemikalier. Bahia har 4 Sporvognsanlæg, hvoraf det ene for elektrisk Drift, samt moderne Elevatorer fra den lavere-

liggende Bydel til den høiereliggende. I Bahias nordligste Udkant danner det store Fabrikkomplex „Emporio Industrial do Norte“, der tilvirker finere Bomuldsstoffer, en egen By for sig; den har blandt andet eget elektrisk Lysanlæg. Syd for Bahia ligger et lignende Anlæg, Cidade Valencia Industrial.

Af Pernambuco's industrielle Anlæg kan foruden Cachaçadestillationer, en Række Ølbryggerier og mindre Sæbesyderier &c. nævnes Companhia de Fiação & Tecidos (Garn & Tøier), Comp. de Fabrica de Estopa (Strie), Comp. Manufactora de Phosphores (Fyrstikker), Pernambuco Powder Factory, Fonseca & Irmaos & yoao de Aquino Fonseca's Sæbefabrikker & Syderier, Comp. Industrial Pernambucana (Murstensbrænderier), samt af Støberier og Stapelpladse Bowmans Heirs, Wilsons Sons & Co. Ld., Cardozo & Irmao, Allan Paterson & Co.

Staten Alagoas' Fabrikvirksomhed har gjort lovende Fremskridt. I Hovedstaden Maceio findes der bl. a. 3 Bomuldstøffabrikker, 2 Cigar-, 2 Cigaret-, 3 Eddik- & 3 Parasolfabrikker, 1 Sæbe- og en Lysfabrik af Betydning, samt 3 Støberier, i Municipalitetet Uniao 1 Oljefabrik og 1 Sagbrug; endvidere i Penedo 2 Oljefabrikker, 1 Garveri, 1 Cigaretfabrik, et Par smaa mekaniske Værksteder & Støberier, 1 Sæbefabrik og 1 nu igangsættendes Bomuldsfabrik.

Man kan regne Antallet af de i Brasilien værende Anlæg for Udvindelse af Sukker til ca. 12 000, hvoraf ca. 1 000 kommer paa Alagoas, ca. 2 550 paa Bahia, ca. 2 550 paa Pernambuco, ca. 2 000 paa Ceara &c.

Uldvarefabrikationen er i det nordlige af liden Betydning.

Voks og Honning avles i Mængder i Norden af mere end 50 forskellige Slags Bier. Udnyttelsen i industrielt Øiemed er dog endnu ikke almindelig.

Hval langs Kysterne, især i Havene udenfor Bahia er i nogen Udstrækning Gjenstand for Fangst; i Regelen raakoges Spækket og sendes derpaa til de europæiske Rafinaderier for at viderebehandles til Olje.

Saltværkerne i Macao, Mossoro & Assu leverer et Salt af (i herv. Værdi ca. 25 %) ringere Kvalitet end de spanske Sorter, der dog er fuldkommen anvendeligt til Hud- & Kjødsaltningen. Det betydeligste Foretagende paa dette Omraade er Companhia de Salinas Mossoro—Assu, der for Øieblikket skiber med 2 egne og 8 leiede Dampskibe.

Staten Minas Geraes besidder store Rigdomme af Mineralier og kostbare Metaller & Stene, der dog blot delvis er Gjenstand for rationel Udvinning.

Parana's Industri er ikke betydelig, et Par Støberier og endel primitive Sæbe- og Lysfabrikker.

Staten Santa Catharina har af industrielle Anlæg af Betydning 1 Spigerfabrik i Desterro & 1 do. i Joinville, 2 Væverier i Blumenau & 1 do. i Brusque, hvoraf det sidste hovedsagelig beskæftiger sig med Fabrikationen

af sterke Bomuldsstoffer til Buksetoi for Kolonisterne, 1 Strømpfabrik, 1 betydelig Dampsaag i Itajahy, der hovedsagelig beskæftiger sig med Cigarkassefabrikation for Bahias Cigarfabrikker, diverse Ølbryggerier med Mineralvandfabrikker, dog ingen for Dampdrift, samt endel mindre Fabrikker som Teglværk & Sagmøller for Vanddrift &c.

Staten Rio Grande do Sul staar efter brasilianske Begreber høit i industriel Henseende. Da denne Stat er den, jeg har havt bedst Anledning til at skaffe mig Kjendskab til, skal jeg tillade mig at omtale dens Industri noget nærmere. Størstedelen af det industrielle Liv er samlet i de tre største Byer, der som Havnebyer byder de største Fordele.

Rio Grande's betydeligste Anlæg er „Companhia Uniao Fabril“ med 3 store Fabrikker, resp. for Uld-, Bomulds- & Striestoffer, der giver Arbeide for 900 Arbeidere, Arbeidersker og Børn foruden til et stort Antal af Syersker, der arbeider paa Bestilling. Uldfabrikken opbrugte i 1895 786 Tons Uld, Bomuldsfabrikken producerede 2 400 000 m. og Striefabrikken 2 800 000 m. De tre Fabrikker disponerer over 4 større og endel Hjælpemotorer til en samlet Styrke af 595 Hestekræfter. — Den uddelte Dividende har i de sidste 5 Aar været 14, 17, 19, 22 & 22 $\frac{1}{2}$ %, foruden det sidste Aar 31 $\frac{1}{2}$ % Bonus til Aktieeierne. Den samlede Gevinst var i 95: 1 159 259\$250.

„Campanhia de Tecelagem Italo Brasileiro“, tilhørende et italiensk Selskab, er et netop igangsat Anlæg i samme Genre, der i fuld Drift muligens endog antager endnu større Proportioner end det førnævnte.

Kommanditeselskabet Pooch & Cia Cigarfabrik for finere & simple Cigarer, ialt ca. 60 forskellige Mærker. De finere Tobakker importeres fra Kuba. — — „Lea Santos & Cia“, Konservefabrik med en Kapital af 700 000\$000, Søsterhuus af lignende Fabrikker i Lissabon & Cascaes, tilbereder Fisk, Oksekjød, Svin, Faar & Fugl i Konserver, Frugter, Grøntsager, Svinesmalt, Tomatdeig, Marmellade, Geleer &c. — Lignende, men mindre Anlæg er Mendes & Costas Konservefabrik, „O Moinho Riograndense“, betydeligt Møllebrug; det anvendte Korn importeres for det meste fra La Plata, da Korndyrkningen i Rio Grande do Sul nu er af liden Betydning. En større Stivetøifabrik har gjort den udenlandske Import et stort Afbræk. Et større Garveri garver aarlig ca. 24 000 Huder, alm. & lakerede Skind. En større Destillation tilbereder nationale Vine, Bitter, Likører, Cognacer &c. „A Livraria Americana“ moderne Trykkeri med 28 Maskiner af forskellige Slags, Hovedhus i Pelotas med Filial desuden i Porto Alegre. Rio Grande har desuden 4 Ølbryggerier, en Tobaksfabrik, og diverse Sæbe- & Lysfabrikker &c.

Pelotas har 3 betydelige Hattefabrikker, hvoraf den største, „Fabrica de Chapeos Pelotense“ har en Aktiekapital af 600 000\$000. 3 Sæbefabrikker for Tilvirkning af bedre Sæber, hvoraf den ene forbundet med Parfumerifabrikation, mindre Lys- og Sæbefabrikker upaaagtede. Fabrikationen af Møbler, Kjøretøier er fremskreden. 3 større Garverier tilbereder lakerede og alm. Skind, desuden findes der i større og mindre Afstand fra Pelotas 70—80 mindre Garverier, med en aarlig Tilvirkning af tils. 5—60 000 Huder & Skind til en antagen Værdi af 9 000 Contos. Et større Mølleanlæg med eget elektrisk Lysanlæg og

et Par mindre. 2 Dampskotøifabrikker. I Byen med Omegn eksisterer der 2 Destillationer, diverse Ølbryggerier, større Tobaksfabrikker og en mindre Papirfabrik.

Porto Alegre. „A Companhia de Fiação e Tecidos Porto-Alegrense“ fabrikerer Uld- blandet & Bomuldstøier, anvender aarlig 500 Tons national og 60 Tons udenlandsk Uld, arbejder med 128 Maskiner og har de væsentlige Leverancer til Hæren; dens Produkter forsælges i Rio Grande, St. Catharina, Parana, S. Paulo og Rio de Janeiro. — Lignende mindre Anlæg er „Companhia Fabril Porto Alegrense“. En Traadstiftfabrik laver Stift af importeret Metaltraad. Companhia Progresso Industrial, med en Kapital af 300 000\$000, Skotøifabrik, leverede i første Halvdel af 96 39 141 Par Skotøi til en samlet Værdi af 306 035\$070, givende 30 % Udbytte til Aktionærerne. En større og en mindre Stivetøifabrik, den største forarbejder ligeledes Gjenstande af Horn &c. En meget betydelig Møbelfabrik, diverse Tobaksfabrikker & diverse Ølbryggerier med Mineralvandfabrikker.

I Pedras Brancas, nordvest for Porto Alegre, er Brasiliens betydeligste Papirfabrik, tilhørende Aktieselskabet Brockmann & Cia. Den anvender aarlig ca. 40 000 Kg. Filler & Affald, 40 000 Kg. gammelt Papir, 45 000 Kg. Straa og Capim (bras. Slags Hø) og 8 000 Dusin brotas og Taquaras (bras. Rørsorter). Den arbejder med 50 Arbeidere og en Motor paa 80 Hestekræfter, producerer ca. 60 Kg. Papir og 20 Kg. Pap pr. Time. Det er Meningen nu at gjøre specielle Anstrengelser for at skaffe større Mængder af Raamaterialer, hvorefter Produktionen kan fortsættes i større Maalestok.

Konserverfabrikken i Paredao tilh. „The Brazilian Extract of Meat & Hide Factory Ltd.“, tilvirker som nævnt foruden Konserver ogsaa saavel flydende som fast Kjøddekstrakt efter Dr. Ubatubas Proces. Svinemultfabrikationen i Statens nordlige Kolonidistrikter er uhyre og afgiver et betydeligt Overskud til Eksport til de andre Stater.

Endnu er unævnt adskillige Destillationer, mindre Sagbrug, Koffertfabrikker, 2 mindre Glasværk, hvoraf det ene i Pelotas foreløbig har indstillet Driften, Kjeks-, Koste- & Børstefabrikker. — Videre bemærkes endel Stapelpladse, hvori de fleste mindre Fartøier paa Floderne i det indre er bygget. Den første Damper, der navigerede paa Brasiliens Floder, var saaledes bygget i Pelotas 1834. Et Utal af tomastede „hiates“ (Pælmastinger) der anvendes til kortere Kystfart kommer fra Staten Rio Grandes Værfter.

De nationale Guldsmede, i Pelotas især, og Landbefolkningen har hver i sin Retning tidligere i stor Udstrækning drevet med Udgravering i Sølv og Lædergjenstande. Disse eiendommelige Arbejder, hvoraf enkelte bød paa rene Kunstværker og som udgjorde en egen karakteristisk national Industri, bliver nu desværre sjældnere og sjældnere, fordrevne af udenlandsk imiteret Sølv- gjenstande &c., der selvfølgelig er billigere.

Eksport. Den oversøiske Eksports Størrelse af Huder, Kaffe, Sukker og Bomuld er nu saa vel belyst og af Fagmændene kjendt ved de fra Hamburg og de europæiske Centrer udgaaende ugentlige & daglige Statistiker & Beret-

ninger, at jeg indenfor denne almindelige Indberetnings Ramme ikke skal forsøge paa i den Retning at levere noget nyt. Om Maaden, hvorpaa Eksportforretninger her gjøres skal jeg under Rubrikken „Kurs“ tillade mig at komme med endel Bemærkninger. — Arten af den indre Eksport vil delvis fremgaa af det under „Almindelige Bemærkninger“ sagte; dernæst udveksles selvfølgelig de forskjellige nationale Fabrikata mellem Staterne indbyrdes, Kaffe fra Rio og Santos til Syd-staterne, Sukker & Bomuld fra Pernambuco og de øvrige Nordstater &c. Med Hensyn paa paalidelige Oplysninger om disse Varers Mængde staar man fremdeles magtesløs af Mangel paa nogen samlet — og for endel af Staternes Vedk. sogar særskilt — Statistik. For at give et Indtryk af Eksportens Art for Rio Grande do Sul's Vedk. anfører jeg her endel Talstørrelser tagne af den sidst udkomne Opgave fra Toldvæsenet, (hvoraf følger, at Kvantiteterne selvfølgelig ikke er paalidelige):

Eksport i 1895:

Huder af Hornkvæg, tørre	6 654 273 Kg.	til en opført Værdi	5 650 541 \$
— saltede	1 838 242 -	- - -	2 338 171 -
— Hester	15 540 Huder	- - -	30 866 -
— garvede	40 709 —	- - -	315 806 -
Horn	984 227 Stk.	- - -	87 723 -
Benaske	3 731 343 Kg.	- - -	159 635 -
Lim	25 466 -	- - -	10 747 -
Løg	1 504 785 Fletter	- - -	397 178 -
Voks	41 382 Kg.	- - -	102 677 -
Maniokmel	18 889 013 Liter	- - -	2 775 259 -
Feijao (brune Bønner)	33 006 916 Liter	- - -	4 257 765 -
Tobak	2 628 799 Kg.	- - -	1 151 477 -
Herva Matte	1 892 845 -	- - -	527 540 -
Uld	752 859 -	- - -	512 814 -
Fedt (Graixa)	1 376 467 -	- - -	424 377 -
Talg	2 477 587 -	- - -	1 087 910 -
Læder	219 631 1/2 Skind	- - -	1 733 624 -
Talglys	72 236 Kg.	- - -	48 372 -
Æg	346 729 Dusin	- - -	142 408 -
Poteter	601 393 Kg.	- - -	55 932 -
Haar	326 462 -	- - -	366 058 -
Svinesmult	7 534 048 -	- - -	6 647 239 -
Flæsk og Pølser	1 178 725 -	- - -	721 975 -
Tunger	379 764 -	- - -	290 563 -
Xarque (saltet Kjød)	21 709 201 Kg.	- - -	8 265 700 -
Erter & Tomater	567 045 Liter	- - -	539 028 -
Øl	148 788 —	- - -	45 336 -
Skotøi	12 258 Par	- - -	40 764 -
Oleo de Mocoto	23 634 Liter	- - -	13 838 -

Desuden mindre Kvantiteter og Beløb af forskjellige andre Varer som Fugleskind, Melpuder, færdige Lædergjenstande, Likører, Vine &c.

Eksporten foregaar direkte kun fra de 3 største Byer, Porto Alegre, Pelotas og Rio Grande do Sul. Den hovedsagelige Del af den indre Eksport gaar til det altopslugende Rio de Janeiro, Konserver og den største Del Tøi-

varer væsentlig til Nordbyerne, mindre Partier Huder til San Francisco, Herva Matte og Maniokmel til Montevideo. — Talg, der for nogle Aar tilbage i store Kvantiteter skibedes herfra til Europa, er nu kun Gjenstand for indre Eksport og har i Brasilien selv tiltrods for en Beskyttelsestold af 200 Reis pr. Kilo at konkurrere med Talg fra Nord-Amerika og La Plata. I Virkeligheden vilde Rio Grande Talg for Øieblikket allerlavest kunne leveres til en Pris af 27—28 sh. cif. Liverpool, medens Noteringerne dersteds for Platatalg vel dreier sig om 18—20 sh. pr. cwt.

For at illustrere det uhyre Konsum af den hos os saa temmelig ukjendte Artikel, Herva Matte, opfører jeg her Eksportmængderne fra Hovedeksportstedet, Staten Parana i 1895:

til Argentina . . . , . . .	14 831 735 Kg.
- Uruguay	8 831 121 -
- Chili	974 563 -

• tils. 24 637 419 Kg. til en samlet

Værdi af ca. 14 000 000 \$ de reis.

Landets ydre Eksport koncentrerer sig i de større Kystbyer, idet de mindre Byer dels skiber gennem disse, dels indskrænker sig til indre Eksport til Dækkelse af de større Byers Konsum. — Kommunikationen og Varetransporten mellem de nærmere liggende Smaabyer og mellem disse og Hovedstederne foregaar ved Hjælp af en talrig Flaade af smaa nationale Dampere. For den længere Kystfarts Vedkommende besørgedes den af en Række af brasilianske og udenlandske Selskaber indtil 5te December ifjor, da der ved Kystskibsfartsloven (Lei de Cabotagem) blev forbudt fremmede Fartøier at befatte sig med Kystskibsfarten, en Lov, der siden dens Ikrafttræden utvivlsomt har virket til stor Skade for Landets Handel. Da Tilstanden paa Grund af Mangel paa Fartøier truede med at blive uholdbar, maatte Regjeringen i Marts d. A. give Dispensation fra Loven for Kysttransporten af indenlandsk Salts Vedkommende, og man er for Øieblikket i Syden ifærd med at søge en lignende Fritagelse istandbragt for Xarque's Vedkommende. — Imidlertid tør det, naar Loven har virket endnu nogen Tid, vise sig, at den hele Manøvre har virket efter sin Hensigt, idet det egentlige Maal at skaffe Brasilien en Handelsflaade og Fartøier, der eventuelt ogsaa kunde bruges i Krigsøiemed delvis er opnaaet. Bihensigten, at sætte de indenlandske Selskaber paa midlertidig Fedekur, er ogsaa opnaaet.

En samlet Opgave over Antallet af Skibe, der har antaget brasiliansk Flag, har jeg ikke ved Haanden; men det er ganske betydeligt.

Den ydre Export besørges, foruden af Seilskibene, af regelmæssige Router af et Utal af Dampskibsselskaber, som det vilde blive for vidtløftigt her at opregne.

„Pauta“. De fleste Produkter og Artikler er paalagte Exporttold fra 1—10 %, hvortil kommer den alt efter de forskjellige Havne forskjellige Havneafgift, $\frac{1}{3}$ —1 % af Varens Værdi. Som Grundlag for Værdiansættelsen tjener de saakaldte „Pautas“, i hvert Tolddistrikt af Toldvæsenet ugentlig udgivne nominelle Prislister over samtlige Varer.

Import. Arten af Brasiliens Import bestemmes ved det i Forhold til Lands og Befolknings Størrelse lave Udviklingstrin, hvorpaa dets Industri be-

finder sig. Da den unge Industri i det store og hele blot leverer de enkleste Fabrikata, og disse ikke engang i noget Tilfælde tilstrækkelig for det samlede Konsum, Smagsretningen imidlertid inden den mere oplyste Del af Befolkningen allerede saavidt muligt dilter efter det moderne Europas, vil det heraf fremgaa, at samtlige Industriartikler, men især de finere og mere komplicerede Fabrikata, er Gjenstand for Import.

Den brasilianske „Fazendeiro“ og Kolonist finder, at Kvægavl og Dyrkningen af Kaffe, Bomuld, Tobak, Ris, Herva Matte, Mais og tildels Poteter svarer bedre Regning end Dyrkningen af Brødkorn, hvorfor Landets Hovedkonsum heraf importeres fra La Plata og Nord-Amerika, fra sidstnævnte Sted som malet Hvedemel; fra La Plata for en Del som Hvedekorn, der tiligemed den største Del af det indenlands avlede Korn males i det stigende Antal af Dampmøller. Den tidligere betydelige Import af ungarsk Mel er nu reduceret til det nødvendigeste for de finere Bagværk. — Heller ikke af Ris avles nok til indenlandsk Behov, hvorfor der indføres svære Kvantiteter fra Rangoon direkte og endel via Southampton, Liverpool og sogar Hamburg. Den indiske Ris, hvis Kvalitet efter den lange Søreise er adskillig ringere, sælges betydelig (gjennemsnitlig 2—3 Milreis) billigere en den nationale. Det lyder næsten utroligt, at et saa frugtbart Land som Brasilien ikke engang har Hø nok til eget Forbrug; men det er en Kjendsgjerning, at der heraf til Rio de Janeiro aarlig fra La Plata indføres adskillige Skibsladninger. Mais fra La Plata Talg, Smult og Fedt fra La Plata og Nord-Amerika konkurrerer med de indenlandske Produkter. Stenkul fra Storbritanien til Dampskibsbrug og til Fabrikkul. De indenlandske Kul, der nu er Gjenstand for rationel Udvinning i Staten Rio Grande do Sul, indeholder gjennemsnitlig den halve Kulgehalt af de engelske og anvendes paa Grund af sin Prisbillighed allerede i en Flerhed af Fabrikkerne i denne Stat.

Til Belysning af Importens Karakter i Gjennemsnit for det hele Land har jeg nedenfor udarbejdet et statistisk Uddrag af Importen for den sydlige By Rio Grande do Sul og for den nordlige By, Pernambuco. For Rio Grande do Suls Vedkommende har jeg medtaget samtlige Varer, medens jeg for Pernambucos Vedkommende i det store og hele blot har medtaget saadanne, som mere eller mindre kan interessere ud fra et norsk Exportstandpunkt.

Rio Grande do Sul's Import bestod i 1896 af: 75 027 Sække Sukker, 8 212 Sække Kaffe, 49 382 Sække Ris, 613 Piber Cachaça, 28 802 Volumen (væsentlig Fade) Vin, hvoraf Størsteparten er spansk og portugisisk Vin, medens Kassevinen som Regel er de finere franske, 39 954 Kasser Petroleum, 2 345 Kasser Klipfisk (alt norsk Fisk), 826 Kasser Cognac, 1 642 Kasser Øl, ca. 4 000 Tons Salt, 698 Kasser Sardiner, 20 226 Ringe Metaltraad, 168 Tønder Tjære, 842 Kasser Smør, ca. 600 Volumen Maskinolje, 856 Kasser Fyrstikker, 375 Trommerter Soda, 3 426 Kasser Stearinlys (næsten udelukkende mærket „Apollo“), 1 185 Kasser Vermouth, 550 Volumen Eddik, 503 Kasser Vindusglas, 410 Kasser Ost, 358 Kasser Rosiner, 3 000 Vol. Zinkplader, 737 Kasser The, ca. 6 000 Barrer Jern, ca. 100 Kasser Champagne, ca. 130 Baller Tobak, 108 673 Sække og Tønder Mel, ca. 9 000 Vol. Herva Matte, ca. 156 Kasser og endel Foustager Genever, 138 Piber Spiritus, 216 Kasser Likører, 286 Foustager Blyhvidt, 2 451 Kasser Madoljer og finere andre Oljer, ca. 2 600 Foustager Harpix, 35 Kasser Bitter, 20 Kasser Terpentint, desuden betydelige Kvantiteter af indenlandsk Frugt, hovedsagelig fra St. Catharina, som Oliven,

Figener, Oranger, Appelsiner, Goiabade, Nødder, Massas (Makaronideig), Svedsker & Mandler. Over Stentøi & Kortevarer, Tøier, Silke- & Galanterivarer & Parfumerier foreligger der ingensomhelst Statistik; de finere Stentøi & Glasvarer, Silke- & Galanterivarer, overhovedet Modevarer er alle af fransk Oprindelse.

Pernambuco's Import i 96 var indenfor den ovennævnte Ramme følgende: Af Konserver: fra Antwerpen 45 Kasser, fra Bordeaux 444 K., fra Hamburg 126 K., fra Havre 249 K., fra Liverpool 283 K., fra Leixoes 104 K., fra Lissabon 551 K., fra Porto 135 K., fra Trieste 14 K., fra Vigo 14 K., via Rio de Janeiro 38 K., — af Remmer: fra Antwerpen 2 K., fra Cardiff 1 K., fra Liverpool 12 K., — af Øl: fra Antwerpen 28 K., fra Hamburg 4 567 K. & 12 Fade, fra Liverpool 2 104 K., fra London 120 K., fra New-York 44 K., fra Southampton 115 K., fra Triest 927 K., via Rio 547 K. & 38 Fade, — af Cement: fra Antwerpen 750 Foustager, fra Baltimore 200 F., fra Hamburg 25 297 F., fra Liverpool 5 606 F., fra Londen 3 787 F., fra New-York 302 K., — af Jerngjenstande: fra Antwerpen 483 Vol., fra Bremen 27 Vol., fra Bordeaux 7 Vol., fra Cardiff 3 K., 24 Stænger, 2 Bundter, fra Hamburg 1 080 Stgr., 1 535 Bdtr., 300 Vol og 4 038 Vol., væsentlig Barre, fra Havre 599 Vol., fra Liverpool 10 211 Vol., 150 K. og 462 Bdtr. Spader, fra Leixoes 7 Vol., fra Lissabon 72 Vol., fra London 35 Vol., fra New-York 485 Vol., fra Southampton 439 Vol., fra Triest 120 Vol., — af Grøntsager: fra Antwerpen 26 K. og 19 Sække, fra Bordeaux 53 K. og 14 Sk., fra Hamburg 25 K. og 73 Sk., fra Havre 12 K., fra Lissabon 150 Vol., — af Smør: fra Antwerpen 15 K., fra Bremen 1 K., fra Bordeaux 1 Foustage & 20 K., fra Genova 10 K., fra Hamburg 239 K., fra Havre 10 807 F., 15 012 $\frac{1}{2}$ F. og 3 047 K., fra Liverpool 604 F., 434 $\frac{1}{2}$ F., 416 K., fra New-York 235 F. og 31 K., fra Southampton 150 F., 160 $\frac{1}{2}$ F. & 156 K., fra Triest 15 K., via Rio 5 K., — af Papir: fra Antwerpen 116 Bl., 68 K. & 16 Vol., fra Bremen 4 K., fra Bordeaux 15 K., 21 Bl., 120 Bl. (Makulatur), fra Fiume 2 K., fra Gøteborg 1 333 Bl., fra Genova 15 Bl. & 18 K., fra Hamburg 2 002 Bl., 582 K. & 265 Vol., 33 647 Bl. (Pak), 677 Bl. (Tryk), fra Havre 26 Bl. & 74 K., fra Liverpool 216 Bl. & 540 Bl. & 5 K., fra Lissabon 17 Bl. & 1 K., fra New-York 16 Bl., 74 K., fra Paris 40 Bl., fra Southampton 21 Bl. & 25 K., fra Triest 63 K. & 219 Bl., via Rio 11 K. & 57 Bl., — af Papir: fra Antwerpen 96 Bl. og 6 K., fra Hamburg 338 Vol., fra Southampton 82 K., — af Spiger & Søm: fra Antwerpen 5 K. og 14 Fst., fra Hamburg 442 K., fra Bremen 193 K., fra Cardiff 13 F., fra Havre 20 K., fra Liverpool 32 Vol., 48 Fst., 11 K., fra Leixoes 5 Fst., fra New-York 188 F., fra Porto 180 Vol., 44 F., via Rio de Janeiro 221 K., — af Porcelæn: fra Antwerpen 67 F., fra Bordeaux 56 K., fra Genova 4 K., fra Hamburg 3 F. & 66 K., fra Havre 6 Vol. & 28 K., — af Vinduesglas: 238 K., af andre Glasvarer: fra Antwerpen 374 Vol., 56 F. & 319 K., fra Bremen 1 K., fra Bordeaux 1 K., fra Hamburg 13 K., 1 204 Vol., fra Havre 8 Vol. & 357 Vol., fra Liverpool 164 Vol., 208 K. & 12 F. samt 1 330 K. (Vindues), fra New-York 891 Vol., — af Træ: 1 020 Vol. fra Antwerpen, fra Bremen 201 Vol., fra Gøteborg 1 000 Planker, fra Hamburg 9 875 Vol., fra Liverpool 200 Stkr., 1 K. & 1 184 Vol., fra New-York 36 111 Planker, fra Swansea 11 043 Plkr., — af Sardinier: fra Antwerpen 5 K., fra Bordeaux 220 K., fra Liverpool 30 K., 440 Fst., fra Lissabon 1 487 K. & 1 565 F., fra Porto 59 K. & 16 F., fra Valencia 1 K., fra Vigo 1 120 F., — Marmor: fra Bremen 3 K., fra Genova 188 Vol., fra Hamburg 254 Vol., via Rio 4 K., — af finere Oljer: fra Antwerpen 2 F., fra Bordeaux 61 K. & 1 F., fra Fiume 1 K.,

fra Genova 41 K., fra Hamburg 20 K., fra Havre 12 K., fra Leixoes 5 K., fra Lisboa 2 564 K., via Rio 51 F. & 11 K., fra Porto 269 K., — af Maskinolje: fra Antwerpen 10 F., fra Cardiff 9 F., fra Genova 15 F., fra Hull 20 F., fra Hamburg 181 F. & 50 K., fra Lisboa 5 F., fra London 92 F., fra New-York 1 027 F. & 182 K., fra Southampton 57 K., fra Triest 26 K., fra Rio 21 Fst., 144 K. & 43 Trommerter samt 80 K. Oleo de Mocoto, — af Mineralvand: fra Bordeaux 86 K., fra Fiume 30 K., fra Genova 20 K., fra Hamburg 449 K., fra Havre 98 K., fra Leixoes 12 K., fra Lissabon 174 K., fra Porto 40 K., fra Southampton 56 K., fra Rio 63 K., — af Poteter: fra Antwerpen 10 K., fra Bordeaux 53 K., fra Havre 8 860 K., fra Hamburg 11 K. & 350 Kurve, fra Liverpool 1 244 K., fra Leixoes 122 K., fra Lissabon 12 033 K., fra Porto 496 K., fra Southampton 120 K., — af Cognac: fra Bordeaux 1 689 K., fra Havre 40 K., fra Liverpool 38 K., fra Lissabon 9 452 K., fra Porto 36 K., fra Southampton 1 F. & 77 K., fra Vigo 4 K. & fra Rio 237 K., — af Stentøi: fra Antwerpen 57 Fst., 122 K., fra Bordeaux 1 K., fra Hamburg 198 Vol., 34 F. & 257 K., fra Havre 15 F., 12 Vol., 14 K., fra Liverpool 2 520 Kurve, 42 F. & 204 K., fra London 53 Kurve, 3 F., fra Southampton 18 K. & 20 F., — af Tøier: fra Antwerpen 73 Vol., fra Bordeaux 45 K., fra Fiume 3 K., fra Genova 60 Vol., fra Hull 1 K., fra Hamburg 1 264 Vol., fra Havre 655 Vol., fra Liverpool 3 695 Vol., fra Lissabon 8 Vol., fra New-York 766 Vol., fra Southampton 3 797 Vol., fra Rio 15 025 Bl., — af Tjære: fra Cardiff 2 F., fra Hamburg 205 Tdr., fra Liverpool 20 Tdr., — af Sæbe: fra Cardiff 2 F., fra Genova 2 K., — af Teglsten & Mursten: fra Cardiff 30 000 ildf., fra Havre 138 K. Pudsesten, fra Liverpool 37 767 ildf., 165 K. Pudsesten, fra London 25 K., — af Fyrstikker: fra Göteborg 300 K., fra Hull 85 K., fra Hamburg 743 K., fra Rio 226 K. & 4 992 Trommerter, — af Dynamit: fra Hamburg 60 K. & 18 K. Tændere, — af Krukker og tomme Flasker: fra Hamburg 12 202 K., 12 Vol. & 60 002 K. Krukker, fra New-York 15 Vol. & 1 K., — af Traadgarn: fra Hamburg 14 Bl., fra Liverpool 379 Bl. & 2 K., fra Southampton 20 K., — af Lamper: fra Hamburg 73 Vol., fra Liverpool 1 K., fra New-York ca. 100 Vol., — af kondenseret Melk: fra Hamburg 30 K., fra Havre 1 K., fra Liverpool 1 087 K., fra Southampton 102 K., — af Fisk: fra Hamburg 160 K. Klipfisk, fra Liverpool 216 K. Klipfisk, 15 K. Lax, fra Leixoes 1 K. & 100 Fst., fra Lissabon 25 K., fra New-York 11 231 F., 8 286 $\frac{1}{2}$ F., 60 K. & 22 $\frac{1}{2}$ K., fra Saint Johns 104 569 F., 88 535 $\frac{1}{2}$ F., 125 K., 30 $\frac{1}{2}$ F., fra New-Foundland 8 148 F., 6 802 $\frac{1}{2}$ F., via Rio 500 Tins, 728 F., 297 $\frac{1}{2}$ samt 92 Bl. & 321 F. tørret national Fisk, — af Ost: fra Antwerpen 81 K., fra Bordeaux 66 K., fra Hamburg 1 975 K., fra Havre 79 K. & 6 Bl., fra Liverpool 30 K., fra Porto 18 K., fra Southampton 3 371 K., via Rio 12 K. & 21 Bl., — af Flaskekork: fra Hamburg 51 Sække, fra Havre 5 Bl., fra Leixoes 64 S., fra Lissabon 45 S. og fra Porto 131 K.

Jeg har her med Vilje opført de forskjellige Afskibningssteder, da disse ialfald vil give et Begreb om Varens Oprindelse, selv om selvfølgelig en Vareskibet fra Liverpool, Southampton, Lissabon eller Hamburg ligesaa godt kan have sin Oprindelse i hvilket som helst andet Land end resp. England, Portugal eller Tyskland. Jeg noterer f. Eks., at Pernambuco importerer adskillige Kvantiteter Ris, Byg & The via Hamburg og Liverpool. Der gaar fra Frankrige en mægtig Varestrøm til Forskibning over Liverpool, og naar ovenfor et af de andre Afskibningssteder staaer opført, kan dette jo godt tilskrives den Omstændighed, at Varen netop i den betræffende Havn er omskibet i en Hamburg-Süd-, Freitas- eller engelsk Brasilsteamer.

Rio de Janeiro danner ogsaa for Importens Vedkommende et Centrum, hvorfra de store Vareposter udparceleres, særlig til de nærmestliggende Byer; men Bevægelserne i Rio Markedet kan ogsaa til sine Tider spores i de fjernere-liggende nordlige og sydlige Byer (cfr. Pernambuco), idet det f. Eks. temmelig hyppig forekommer, at enkelte Varer, som Klipfisk ved Overimport til Rio kan anskaffes billigere fra Lager i Rio de Janeiro end direkte fra Eksportstedet; nogen naturlig Tingenes Gang er dette dog ikke, da den direkte Fragt til de øvrige Byer i Regelen falder ulige billigere, og Omladning, endsige Lageromkostninger i Rio i de fleste Tilfælde vil være en altfor tung Belastning af Varens Værdi.

T o l d. Da Brasiliens Statsindtægter, foruden i Afgifter af Bedrift, Bestilling, Haandværk &c. & Stempelafgifter af Kontrakter, Dispatcher, Veksler og andre Handelsdokumenter &c. hovedsagelig bestaar af Toldintraderne, vil det indsees, at Toldsatserne nødvendigvis maa blive meget høje. Der betales da ogsaa Told paa omtrent alt muligt. Fritagne er en Række Artikler, hvoraf de vigtigste er saadanne, hvis Benyttelse tjener til at ophjælpe Landets Industri, Agerbrug og Kunstsans. Brasiliens Toldvæsen deler sig i to forskellige Grene, det federale (Landstoldvæsenet) for Importtolden med en Toldbod (Alfandega) i hvert Toldsted og det „estadoelle“ Toldvæsen, der besørger Inddragningen af Eksporttolden fra hver enkelt Stat med sin egen Afdeling (Mesa de rendas) for hvert af Staternes Toldsteder. Det estadoelle og det federale Toldvæsen, alias de to Kontorer i hvert af Toldstederne, supplerer hinanden dog ved gjensidig Kontrol &c. til et Hele. Man har her det Forhold, at Agerbrugsinstrumenter indføres toldfrit, medens det færdige Agerbrugsprodukt fordyres ved Udførselstold. Udførselstold betales af enhver, ligegyldigt hvorhen eksporteret Vare, medens Varer, hvoraf i en af Republikens Stater er betalt Indførselstold, ikke vil have at betale Told i en af Republikkens andre Stater, forudsat at de er ledsagede af det afsendende Toldsteds „Despacho“ med Erklæring om, at Forbrugstold er erlagt. Haardest rammes af Importtolden Silkestofte og Luksusartikler, dernæst alle Industriartikler, der i Landet selv er Gjenstand for Tilvirkning. Jeg skal ikke indlade mig paa at drøfte det Spørgsmaal, hvorvidt Beskyttelsestold i og for sig er berettiget; det er sikkert, at kun en meget liden Del af Brasiliens Industri med de svære Arbejdsmkostninger vilde være levedygtig, om den ikke holdtes oppe ved Beskyttelse; men det grænser ogsaa til det latterlige, hvorledes hvert Forsøg paa en ny Industri, den være saa usund den være vil, tages under Armene af en ensidig Beskyttelse og begunstiges paa det hele Folks Bekostning (cfr. Fystikfabrikationen ovfr.), Sydens Konservefabrikker f. Ex., der nu gennemgaaende er meget lucrative Forretninger, holdes udelukkende oppe ved den høje Told, der for Kjødkonserver alene beløber sig til 1\$800 pr. Kilo. Ved en tveetydig Læsning af Toldtariffen blev i 1896 amr. Preserbeef ved Rios, Bahias & Para's Toldsteder despascheret som alm. nedlagt Kjød, der blot erlægger 300 Rs. pr. Kilo. Følgen var en ganske uhyre Import og en betænkelig Tilbagegang for det nationale Preservekjøds Vedk. Da Forholdet blev kjendt, satte samtlige Konservefabrikker sig i Bevægelse, hvad der resulterede i Paabud fra Generalinspektøren i Rio om at samtlige de i 96 indførte Partier amr. Kjød havde med 14 Dages Varsel at betale den skyldige Told-difference, som alene for Rios Vedk. beløb sig til ca. 400 000\$000 de Reis. Denne Fordring gik ikke igennem; men de indenlandske Fabrikker kan nu glæde sig ved en frodigere Trivsel end nogensinde. Det nøiagtige Opsyn og den almindelige Moral ved Landets Toldboder lader endnu meget tilbage at ønske. Det er et begrædeligt Faktum, at en Række af Import- og Export-

forretninger endnu til de sidste Tider gjøres for „mindre end man tjener paa Tolden“. En af det offentlige udgiven Importstatistik vilde alene af den Grund blive meget unøjagtig, at man ikke kunde regne med de indsmuglede Partier. Kjendskab til „Toldaffærer“ er en af de vigtigste Dele af brasiliansk Handelskundskaab.

Den brasilianske Toldtarif er muligens i sin Ordlyd en af de strengeste i Verden. Den har saaledes et eget Kapitel, „Tarifens Anvendelse“, hvori med megen Omhu gjøres opmærksom paa en Række lurvede Fremgangsmaader, der ikke maa besejles. De slet aflønnede, med mindre ømfindelig Samvittighed — men af Handelsstanden med rigelige Gratialer — begavede, Toldere har dog havt vanskeligt for rigtig at tilegne sig Tænkesættet i dette Kapitel af Tariffen. Imidlertid er Forholdet nu ulige meget bedre end for faa Aar tilbage, og der gjøres kraftige Anstrængelser for at rette paa Misbrugene.

Der tales for Øieblikket om en Nedsættelse af forskellige Satser i Tariffen, da de i Begyndelsen af forrige Aar uforholdsmæssige Forhøielser simpelthen har hindret Indførsel af en Række Nødvendighedsartikler; i hvilken Maalestok Nedsættelsen vil foretages og hvilke Varer den vil omfatte, derom er imidlertid endnu intet definitivt afgjort.

Kurs (Cambio) er Pulaaaren i Brasiliens oversøiske Export- & Importhandel, og Kjendskabet til Kursens Virkninger i de forskellige Forhold derfor noget af det for en i denne Handel interesseret uundværligste.

Som bekjendt er Brasiliens Myntenhed 1 Milreis. Af den oprindelige hertil svarende Guldmynt, hvis Pariværdi er 27 pence, og som idag validerer 3\$661 Milreis (Papir), er der imidlertid nu for Tiden blot en Ubetydelighed i Omløb. Ligesaa bekjendt er det, at den Art brasilianske Betalingsmiddel, man nu har at regne med, er de af Staten og en Række af denne autoriserede Banker udgivne Papirpenge, og at den Værdi, disse til enhver Tid har i Forhold til udenlandsk Mynt, betegnes ved „Kurs“ (Cambio), at altsaa Dagens Kurs, $7\frac{3}{8}$ d vil sige, at 1 Milreis er værd $7\frac{3}{8}$ d. Noteringen i Pence er den almindelige, da Betalingen til Udlandet hovedsagelig foregaar i engelsk Mynt. Ved Siden af denne noterer de enkelte Banker ogsaa for Mark, Francs etc, idet dog for disses vedkommende, den faste Valuta er i Udlandet, Noteringen altsaa bliver saa og saa mange Reis pr. Mark, Franc etc. Da Gjælden til Udlandet hovedsagelig betales med 3 Maaneders Sigt Vexler, betegner den officielle Kurs Prisen for saadanne, trukne paa de respektive udenlandske Vexelsteder, Dagens Kurs, $7\frac{3}{8}$ d betegner saaledes hvormeget hver Milreis er værd, om man omsætter den i 3 Maaneders Sigt Vexler paa London. Ved Siden heraf noteres a/v Kurs, der altsaa for d-Noteringens vedkommende bliver lavere (i Regelen $\frac{1}{4}$ d pr. Milreis), men for M. & F. Noteringens Vedkommende maa blive høiere, fordi disse har sin faste Valuta i Udlandet. Dagens Kurs er saaledes:

for £-Vexler, 3 M/S	$7\frac{3}{8}$ d,	a/v	$7\frac{1}{8}$ d,
- M. — —	1 604 rs.	-	1 629 rs.
- F. — —	1 296	-	1 316

Værdiforholdet mellem de forskellige Myntsorter ansættes ved disse Noteringer almindelig, d. v. s., naar ikke af særlige Grunde, som Bankernes Mangel

*) Ovenstaaende Noteringer var de $\frac{13}{7}$ gjældende.

paa Remisser paa den ene eller anden Vexelpads, en Forskjel maa gjøres, efter Guld-Parikurs. Kursen paa Papirpenge, der som brasilianske Statspapirer er afhængige af den Maade, hvorpaa Regjeringens Finantspolitik drives, og overhovedet af Statens finansielle Styrkegrad, har i de sidste Aar under de lidet faste Forholde været Gjenstand for Fluktuationer af den ubestemmeligste Art, idet dog, som bekjendt, Rigets aftagende Kredit og tildels den Omstændighed, at de indvandrede Fremmede overflytter sine Penge til Hjemlandet, har bevirket, at Kursen gjennemsnitlig stadig har sunket. Jeg anfører blot: Kurs i 89 28 d, i 90 25 d, i 91 fra 20—12 d, i 92 12 d, i 94 10 d, i 95 $10\frac{1}{2}$ d, Januar 96 9 d, Juni 96 10 d, Decbr. 96 9 d; i 97: Januar $8\frac{1}{2}$ d, Marts $7\frac{1}{2}$ d og senere endog lavere, indtil vi idag noterer $7\frac{3}{8}$ d. Hvad dette vil sige kan man kun gjøre sig et Begreb om ved paa nært Hold at betragte Følgerne deraf inden Brasiliens Handelsverden. Det er en Omvæltning af Værdier, der selv i andre Revolutionslande neppe finder sit Sidestykke. Værst stillet er de fordoms rige Slaveeieres & Plantagebesidderes Efterkommere, der uvante til alt Arbejde har sine Milreis paa Kistebunden eller i en eller anden Bank. Dernæst de Tusinder af brasilianske Importforretninger, der aldrig har faaet Øinene op for Kursens Betydning. De der har reddet sig helskindet ud af det, er de — for det meste ikke-brasilianske — Bank- & Handelsmænd, der med Klarsyn har forudseet Kursens Bevægelse eller som i ethvert Fald har forstaaet at anbringe sine Værdier paa en saadan Maade, at de enten blev uberørte af Kursens Virkninger eller lod disse tjene til sin egen Fordel. De moderne brasilianske Bankindretninger er alle indrettede med dette Formaal for Øie, og ligeledes de intelligenterne Export- & Importforretninger. Den brasilianske Exportforretning bliver i Virkeligheden hovedsagelig en Kursforretning, der blot benytter de forskjellige Exportartikler som et Objekt for sine Værdianbringelser. At denne Opfatning inden Exportverdenen mere og mere trænger klart igjennem vil fremtidig fremgaa deraf, at de største Exporthuse med sine uhyre Exportværdier en efter en deklarerer, at de ogsaa udfører Bankforretninger. Muligens i intet Land har Telegrafen saa fuldstændig forandret Karakteren af Forretningsmaaden for den oversøiske Storhandels vedkommende, som i Brasilien i de senere Aar, efter at Kursens Fluktuationer er bleven en af dennes Hovedfaktorer. En nødvendig Følge af Kursbevægelsen og Telegrafen i Forening er for Exportstorhandelens vedkommende bleven cash-Betaling for Produkterne. Sæt f. Ex. at den brasilianske Hudexportør fra Hamburg faar telegrafisk Offerte for tørrede Huder paa $6\frac{3}{4}$ d pr. $\frac{1}{2}$ Kg. c. & f., saa ved han efter at have gjort sin Kalkulation, at dette til en Kurs af $7\frac{3}{4}$ d tilsvarende Rs.: 1\$492 pr. Kilo her. Kan han nu købe til t. Eks. 1\$350, kan altsaa Forretningen afsluttes, kan han imidlertid kun købe til t. Ex. 1\$500, men forstaar han ved sit Kjendskab til Kursmarkedet, at han om kort Tid vil kunne omsætte den mod den ham stillede Forskuds-kredit i Europa trukne £-Veksler til en Kurs af t. Ex. $7\frac{1}{2}$ d, venter han, forudsat naturligvis, at han endnu har saavel Offerten som Huderne paa Haanden, til Kursen har naaet dette Punkt, og kan da med Fordel afslutte den tidligere umulige Hudforretning, tiltrods for, at saavel den indenlandske som den udenlandske Hudnotering er den samme. Om cash-Notering ikke er at erlægge eller Huderne først kan faaes til den samme Pris paa et fremtidigt Tidspunkt, kan han dog under nogenlunde rolige Kursforhold opnaa det samme Forhold, derved at han „sikrer sig“ Kursen for det forønskede fremtidige Tidspunkt, d. v. s. han sælger sin Bank den mod Hudpartiet validerende £-Veksler paa Betingelse af, at den kan leveres til en aftalt konvenerende Kurs paa det Tidspunkt, da Forretningen vil foregaa. Dette i store Træk. De foranderlige Markedsværdier saavel i Ind- som Udland, Forandringer i „Pautaaen“ og en Række af

Biomstændigheder bliver naturligvis i det praktiske Liv at tage med i Beregningen. Men det vil allerede herved være godtgjort, at den gjorte Forretning i mange Tilfælde i Virkeligheden er en Kursforretning mere end en Huderforretning. Det samme gjælder selvfølgelig i ligesaa stor Udstrækning for de øvrige Hovedexportartiklers vedkommende. Bortset fra Forandringerne i selve Vareværdierne, vil derfor Noteringerne for Huder, Kaffe, Sukker, Bomuld etc. i Milreis stille sig saa meget høiere som Kursen daler.

Et lignende Forhold hersker for Importhandelens vedkommende. Dog gjør Følsomheden sig mindre gjældende paa Grund af de mere spredte Kvantiteter og fordi den store Sum af Importforretninger endnu ikke i den Grad er gaaet over til telegrafisk afgjørendes Forretninger. For den store Masse af de forskellige Slags Importforretninger, for hvilkes vedkommende Handelens Tyngdepunkt egentlig mere ligger i Detaljforretningerne, som de, der til enhver Tid sidder inde med de største Beholdninger, vil man bemærke, at deres Værdi kun meget trægt følger Kursens Svingninger. Detaljisten bekymrer sig i Regelen lidet om Kurs og forstaar sig lidet paa Kursens Betydning. Naar han har kjøbt en Vare i Midten af Decbr. 96 for 1\$000 og han sælger den i Juni 97 for 1\$300, synes han, han har al Grund til at være tilfreds med Resultatet, 30 %; som Regel beregner han ikke, at Kursen i Mellemtiden er sunket fra 9 til $7\frac{1}{2}$ d, og at derfor de Milreis, han faar igjen, er 15—20 % mindre værd, end de, han betalte ud, at hans virkelige Fortjeneste, Renter og Omkostninger iberegnet, i Virkeligheden er lig 0 eller endnu mindre. Først, naar han atter skal gjøre sit Indkjøb, bliver han bestyrtet over at finde, hvor dyr i Mellemtiden den nyankomne Vares Indkjøbspris er bleven; men han trøster sig med, at han vel ogsaa kan tjene 30 % paa denne, og da kan jo Indkjøbsprisen for ham være, hvad den vil. En lignende Uforstand ligeoverfor Kursens Betydning, ledsaget af de evige Illusioner om, at Kursen atter vil stige, har i de senere Aar kostet mange Formuer og mange pengesterke Importforretningers Sammenstyrtni. Den omsigtsfulde Importør derimod indretter med Kjendskab til Markedsbehovet sine Bestillinger derefter, hvad han til enhver Tid kan blive af med, eller optræder blot som Kommissionær, hvorved han i begge Tilfælde kun et overskueligt Tidsrum behøver at løbe nogen Kursrisiko; han forstaar under de nuværende Bankforholde at „sikre sig Kursen“ i Lighed med Exportørerne, kun med den Forskjel, selvfølgelig, at han kjøber Remisser paa Udlandet, til aftalt Kurs paa fremtidig Levering, medens Exportørerne sælger Tratter. Den lille Forskjel, som Importøren vil have at betale, respektive Exportøren at tage ved Anskaffelsen af en Remisse, respektive Salg af en Tratte, paa fremtidig Levering, og som under normale Kursforholde i Regelen ikke gaar over $\frac{1}{8}$ d, medens den naturligvis efter Omstændighederne ogsaa kan være mindre eller Kursen endog fordelagtigere end den i Øieblikket er, foretrækker den sindige Forretningsmand at betale fremfor at udsætte sig for Farerne ved en voldsom Kurs-svingning. Hvad der for os, eller for den, der som Agent arbejder i det brasilianske Marked i denne Forbindelse er særlig af Betydning, er den Omstændighed, at en Flerhed af Bankerne nu foretager denslags Transaktioner blot mod Indhændigelse til Banken af Slutseddel fra et solid Firma som Garanti for den kjøbendes Remisse. Herved vil altsaa en reisende Agent kunne sikre sig de samme Fordele som et fastboende Firma.

Den Omstændighed, at Importvarepriserne i Detaljmarkedet kun meget trægt følger Kursens Bevægelser, staar for mig som en Omstændighed, der særlig virker svækkende paa Landets Handelsværdi; i samme Retning skulde

selvfølgelig den overordentlige Nedgang i Værdien af Kaffe, som den vigtigste Exportartikel virke; de offentlige Opgaver fra Toldafdelingen over ind- & udførte Varers Værdi byder jo ikke paa nogensomhelst betryggende Oplysninger om, hvorledes Brasiliens Handelsværdi stiller sig; men Landets naturlige Rigdomme og i Modsætning til de lave Kaffepriser den ialtfald for forgangne Aars vedkommende overordentlig rige Høst tør dog være stærke nok Modvægter til at bevirke, at Valutaen ikke alene ikke er forringet, men muligens endog er noget bedret. Med dette for Øie og tiltrods for de senere Aars lidet lystelige Erfaringer og Regjeringens ofte mærkelige Finantspolitik tør man uden at give sig af med at profetere om Fremtiden dog ikke betragte Muligheden af en Bedring af Kursen som udelukket.

Specielle Bemærkninger.

Betrakter man Brasiliens Handel fra et specielt norsk Exportstandpunkt, vil man gjenfinde i Markedet en Række af norske Produkter; men med Undtagelse for Klipfisk vil man for samtliges vedkommende gjøre den Iagttagelse, at det store kjøbende Publikum ikke har Idé om, at det er norske Varer, idet de som hidforskaffede af tyske og engelske Exporthuse simpelthen henføres under Betegnelsen „generos allemaos“ eller „inglezes“.

Klipfisk (Bacalháo). Vor Hovedartikel, Klipfisk, har at konkurrere med den fra St. John's Newfoundland og Harbour Grace importerede Fisk i „drums“ og do. i „tubs“ fra Gaspey Fortune. Hovedimportstederne for disse Sorter er Pernambuco og Bahia, idet dog ogsaa betydelige Kvantiteter af „Gaspé-fisk“ gaar til Rio. Drum og Tub er Træpakninger veiende 128 lbs. netto (engl. Vægt), den første cylinderformet af Hensyn til Videretransporten til det indre paa Hesteryggen, den sidste Tøndeform. Den portugisiske Benævnelse er „barricas“. Til Rio og Rio Grande do Sul gaar desuden noget Tinsfisk, til det sidste Sted dog i meget ubetydelige Kvantiteter, idet dog den norske Kassefisk altid har sit eget Marked til egne Priser. Pernambucos Import af Fisk vil sees af den ovenanførte Statistik. Fra Pernambuco videreføres Skibsladninger til Maceio og mindre Partier pr. Damp eller Jagter til de nærliggende Handelssteder; under Tilfælder af overfyldt Marked hænder det endog at Ladninger dirigeres til Bahia. Bahias direkte Import anslaa jeg til ca. 50 000 barricas & 30 000 $\frac{1}{2}$ barricas samt til ca. 1 500 Kasser pr. Aar. Nordenfor Bahia gaar kun lidet Kassefisk, da denne Pakning mindre taaler det varme Klimat end den amerikanske. Det væsentlige Marked for Kassefisken bliver altsaa Rio med omliggende Havnebyer og Opland og de sydlige Byer. Den aarlige Import af Kassefisk til Rio kan antagelig ansættes til 15—20 000 Kasser. Som det saaes af ovenanførte Rio Grandestatistik var Importen did i forrige Aar ca. 2 300 Kasser, hvad der grundet den i forrige Aars Begyndelse forhøjede Told fra 40 til 80 Reis pr. Kilo tør være noget under det gennemsnitlige. Importen af norsk Kassefisk foregaar hovedsagelig over Hamburg, gennem de derværende Exportører, idet dog i 96 spredte Smaapartier har været exporteret fra et enkelt norsk Firma direkte til de sydlige Stater. Den samlede aarlige Import af Kassefisk til Brasilien overstiger vistnok ikke 40 000 Kasser. Den ovenfor nævnte tørrede, saltede og tildels røgede Fisk, der i Rio Grande do Sul er vokset op til en liden Industrigren, har vistnok hos den mindre bemidlede Del af Befolkningen i nogen Grad fortrængt Klipfisken, der

med den lave Kurs mere er bleven en Delikatesse end som tidligere en Fattigmandskost; men til at udøve nogen større Indflydelse paa det samlede Konsum af Klipfisk i et saa gennemkatholsk Land som Brasilien er den nævnte Industriegren dog endnu for ubetydelig.

Import af Røgesild har jeg til Dato ikke kunnet konstatere, heller ikke af saltet Tøndesild; den sidste Artikel turde muligens være noget for de tyske „Kolonier“.

Papir. Det er min Opfatning, at den norske Pakpapirindustri har lidt ikke ubetydeligt ved den Omstændighed, at Salget til Dato væsentlig har gaaet gennem Hamburgske Hænder, og det netop af den Grund, at vort Papir her ikke udbydes som norsk Vare, men af de tyske Exporthuse tildels benyttes til at støtte den ringere tyske Kvalitet. Der er Eksempler paa, at et første Parti er blevet solgt som Prøve, leveret af virkeligt norsk Træpapir, medens de efterfølgende Leveringer, der støtter sig til det førstnævnte Prøveparti, og som forsendes med de samme Mærker og Etiketter, leveres af det ringere tyske Papir. Alt gaar under Benævnelsen „papel allemão“; men Følgen er, at vort Papir maa dele Renommé med det daarligere tyske. Et direkte Salg af norsk Træpapir vilde, mener jeg, afværge Misbrug og for norsk Papir kunne skabe et — uafhængigt af det tyske — eget Marked til egne Priser. Konkurrencen med det nationale Papir fra de Par indenlandske Fabrikker er ikke betydelig; men de forholdsvis smaa Kvantiteter deraf, hvorom der kan blive Tale, har dog i sin Hjemstavn sit eget Marked. Maaling og Eftertælling af Arkene i hvert Ris er af 2den-Haandskjøberne i ethvertfald meget lidet brugelig. Formaterne, 36 & 45 cm., 56 & 78 cm., 51 & 66 cm. etc. er de fastsatte engang for alle og betegnes i Regelen med Nummer eller med „smaa“ „middels“ og „store“ Baller. Prisen noteres pr. Ris. Det Klineri, man er saa vant til fra de Hamburgske Papiragenter for at faa Format eller Vægt paa den ene eller anden Kant forandret er vistnok blot en Manøvre for at faa den snaue Kommission paa den Maade forøget, en Ulempe, som man ved direkte Salg muligens kunde undgaa eller selv nyde godt af.

Træmasse synes endnu ikke at kunne have nogen Anvendelse i Brasilien.

Hesteskosøm. Af norske Mærker har jeg seet Mustad i Konkurrence med svenske som „Uddeholms Aktiebolag“. Forbrugene af udenlandsk Søm er ikke overvættets betydeligt, da i Regelen blot Byhestene beslaaes. Den almindelige Pakning er Kasser à 5000 Søm.

Spiger leveres for en stor Del af de nationale Spigerfabrikker,

Fyrstikker. „Jønkøping“ er det alle andre distancerende Mærke. Det norske „Nitedal“ har tidligere deltaget i Konkurrencen, men synes nu ganske at holde sig borte. De Februar ifjor forhøjede Toldsatser, der nu er 3\$200 pr. kilo, har omtrent hindret videre Import. I Rio Grande do Sul (By) f. Eks. blev i Januar ifjor importeret 340 Kasser, i Februar 501 Kasser, der altsaa begge naaede ind før Forhøjelsen, det næste Parti er 15 Kasser i Juni, der antagelig er kommet hid ved en ren Forseelse; senere er intet impor-

teret i 96, ialfald paa lovlig Vis. — Den nationale Vare forpakkes væsentlig i Tins.

Konserver. Af norske Mærker har jeg blot seet Houge-Thiis i Markedet med Sardiner og enkelte Smaating. Den billige portugisiske og spanske Vare, Daasesardiner til 400 reis pr. Daase (lig ca. 23 Øre) overfylder Markedet. Konsumet af norsk Vare til Dato er ikke betydeligt; men jeg anser det for utvilsomt, at vi maa kunne gjøre noget mere med vore Fiskekonserver. Af Kjødkonserver byder allerede den nationale Industri paa saa vidt meget, at vi med den høie Told ikke vil være istand til at konkurrere.

Øl. Det tyske Exportøl er i Rio Grande do Sul, som særlig tyskfarvet, og ogsaa forøvrigt foretrukket for vort, der i Almindelighed paa Grund af sin bitre Smag ikke er likt. Muligens kan vel vor Bryggerier lære at rette sit Fabrikat efter det herværende Markedsbehov. Om Øl kommer ind under den bebudede Toldnedsættelse vil vi ialfald i Havnebyerne kunne udbyde vort med Held som det er. For Øieblikket er det norske Øl efter mit Kjendskab ikke Gjenstand for Import.

Marmor. Italiensk Vare er vistnok den eneste importerede. Det nationale Marmor i Minas Geraes er endnu lidet undersøgt. Smaa Partier i Nærheden af Bage i Rio Grande do Sul har været solgte, Import af norsk Marmor har jeg til Dato ikke havt den Fornøjelse at bemærke.

Smør. Fransk Smør, Mærket „Izigny F. Demagny“ er rodfæstet i Markedet. Ved Siden deraf optræder engelske og danske Mærker. Rent Margarin-smør vil paa Grund af det store Konsum af „banha“ og „manteiga de porco“, Svinesmalt & Smør og en Told af 1\$200 som for almindeligt Smør være udelukket. De fleste importerede Smørsorter er dog mere eller mindre margarin-smørholdige. Det nationale friske Smør er i den senere Tid som Følge af bedre Behandling mere efterspurgt. Et smukt Udstyr gjør overordentlig meget.

Oljer. Af saakaldt „russisk Olje“, der er en prepareret Tranolje, importeres til Smurningsolje (fra Hamburg). Om Kvantiteternes Størrelse har jeg ikke kunnet skaffe mig noget sikkert Kjendskab.

Remmer. Læderremmer er selvfølgelig det mest anvendte. Hvorledes Forholdet vil være for Import af Bomuldsremme, eller norske Balataremme, (Tolden for Bomuldsremme er 1\$800 pr. Kilo) er det vanskeligt at udtale sig om, førend man havde seet dem arbeide her sammen med Læderremmene.

Edderdun har tidligere været importeret. For Tiden konstateres ingen Import.

Tjære importeres i smaa Kvantiteter (cfr. Rio Grande ovfr.) fra Sverige over Hamburg. Norsk Tjære har jeg i Syden ikke seet at være Gjenstand for Indførsel.

Af **Cement** importeres betydelige Kvantiteter af fransk, engelsk og belgisk og tysk, der i Værdi følger den opførte Orden. Den norske Cement vil vel forøvrigt endnu ikke have noget Overskud at afgive til Brasilien.

En væsentlig Hindring for al ny Import til Brasilien er den rent kinesiske Hang ved det gamle kjendte. Et engang indført Mærke, som det franske Smør „Izigny &c.“ holder sig i en Aarrække tiltrods for bedre Sorter.

Dette kan fra et norsk Exportstandpunkt have 2 Sider. Vistnok vil vor nye Industri derved have overordentlige Vanskeligheder at kjæmpe med; men til Gjengjæld vil den Omstændighed, at vore Klipfiskmærker, som Johnsen & Astrup er anerkjendte som de bedste og almindelig kjendte, være os en Støtte i Bestræbelserne for at lede den norske Export over i direkte Linier. Begrebet Hamburg, som det almægtige europæiske Exportsted, udøver her en saa dupe-rende Indflydelse at det vil koste haarde Kampe at løse det i den almindelige Bevidsthed; men at vi med lige Betingelser maa kunne overvinde denne Vanskelighed, bør man jo ikke tvile om.

Tysklands Brasilhandels Styrke ligger meget i den Omstændighed, at de tyske Hovedexportører netop er herværende tyske Hovedimportforretningers tidligere Associer, der med Kjendskab til de herværende Forholde fra Tyskland afgjør Indkjøbene, idet derved det tyske og det brasilianske Hus danner et solidarisk Hele. Dernæst selvfølgelig Tysklands Havnebyers (særlig Hamburgs) fordelagtige Position. Den sidste Omstændighed mener jeg for vore Varers Vedkommende opveies ved, at Exportstedet er hos os selv, medens en fuldvoxen Konkurrance med Tyskerne paa vort eget Varegebet blot vil kunne optages, om vi i Lighed med det første Forhold skaffer os vore egne norske intimt til den norske Eksportverden knyttede Stationer i Brasilien selv. Den norske Stipendiatvirksomhed peger vistnok i denne Retning; men for det første vil de enkelte Stipendiater, der naar til at etablere egne brasilianske Huse som Privatforretninger vanskelig danne en tilstrækkelig bred Støtte for hele den norske Export; for det andet er der andre Forhold og Hindringer at rydde afveien. De tyske og franske Eksporthuse, der ikke har sine egne Filialer, skylder sin Position væsentlig den Omstændighed, at de forstaar med Forstand at anvende en passende lang Kredittid. Hovedmassen af deres Salg er 3 Maaneders Akcept, idet Akception mod Dokumenter allerede er mindre anvendelig. Mod Depositum af den omtrentlige Værdi indrømmes desuden i Regelen ligeoverfor de bedre Kunder mod en Rentegodtgjørelse af 9—12 % p. a. Prolongation af Vexlen for yderligere 3 Maaneder, om saadan af Kjøberen af Hensyn til en paaventet Kursstigning ønskes. Efter de Iagttagelser, jeg i Løbet af det sidste Aar som ansat i Bank- og Inkassoforretning har gjort, finder jeg ikke, at en saadan forstandig Kreditydelse i Brasilien er det mindste mere risikabel end i hvilket som helst andet Land. Risikoen ved ikke at indfri et Bankpapir er her, handelsmoralisk seet, ligesaa stor som hvorsomhelst ellers og noget et Firma, der i nogen Grad holder paa sin Position, ikke indlader sig paa; og andre behøver man jo ikke at give sig af med. Blandt 3 af de betydeligste tyske og franske Kommissions- & Exporthuses Hundreder af Vexler paa Beløb af indtil blot 200 Francs, som jeg i det sidste Aar har seet sendt til Inkasso, er ikke for en enestes Vedkommende Betaling fuldstændig udebleven; en Kunde har ved virkeligt Chikaneri tiltvunget sig Afslag, og ganske faa har ved mindelig Korrespondance med Sælgerne opnaaet Afslag, fordi Kursen har været dem særlig ugunstig; det forløbne Aars Kursbevægelse var jo en for Importen særlig uheldig. Det er med disse Exporthuse, vi vil have at konkurrere, og det er derfor en Nødvendighed for helt at kunne optage Kampen ogsaa at følge dem i Kreditbetingelserne.

En saadan Kreditindrømmelse vilde sandsynligvis den unge norske Industri direkte vanskelig kunne overtage, og det vilde derfor være nødvendigt, at denne overtoges af en 3die Mand. — Jeg har ikke herfra fuldstændig kunnet følge med i den paagaaende Diskussion om et norsk „Exportkontor“; men jeg skal her i ganske korte Træk tillade mig at udvikle, hvorledes jeg efter det Syn, jeg nu har paa Forholdene, havde tænkt mig, at vor Taktik for at faa fast Fod i Brasilhandelen maatte se ud.

Det norske „Exportkontor“, i Begyndelsen holdt oppe ved offentlige og private Bidrag, maatte gaa over til at blive en paa Aktier bygget Exportforening & Bank, som overtog Kontrollen med Indkjøb og Financeringen for hver enkelt Forsendelses Vedkommende i samme Udstrækning som nu de Hamburgske og engelske Kommissionshuse og derved erstattede disse. De kommercielle Stipendiater maatte optræde som Handelsagenter, — som i den foreliggende „Plan for Kontoret til Fremme af Norges Handel og Søfart“ tænkt — som underordnede under „Exportforeningen“. Exportforeningen eller Banken maatte saasnart Jordbunden var tilstrækkelig prepareret, aabne Filialer i Brasiliens vigtigste Handelspladse, til en Begyndelse i Rio. — Stipendiaternes Arbejde maatte da være, før disse endnu var istandbragte, at forberede Jordbunden for dem, skabe Kundekredsen og knytte Forbindelserne, medens de senere Stipendiater, jeg tænker mig, at der for Eksempel hvert andet Aar udsendtes en, først i fremmede Forretninger vilde have at sætte sig ind i Forholdene, for senere at danne Mandskab til oprettendes Filialer. — Saadanne faste Stationer, stadig solidariske med Hjemmeforretningerne, staar for mig som de sikreste og bekvemteste Midlertid paa forholdsvis kort Tid at skaffe sig fast Fod i Brasiliens Handel og som ulige mere effektive end mulige af tidligere Stipendiater dannede egne private Forretninger og som den kraftigste Modvægt mod lignende private tyske Foretagender.

Mentz Bynning.

Indberetning

fra kommerciel Stipendiat Johannes Scharffenberg.

Matadi „Congo free state“, Africa.

Undertegnede, Johannes Scharffenberg, tillader sig herved ærbødigst at fremsende til det ærede Departement for det Indre en Indberetning om Forholdene her i nedre Congo, hvor jeg nu i et Aar har haft en norsk Forretning etableret, og tillader jeg mig at inndelege min Indberetning i 7 Dele saaledes:

- 1) Dampskibsforbindelse med Europa.
- 2) Vigtigste Byer i nedre Congo.
- 3) Flodens Seilbarhed fra Havet op til Matadi.
- 4) Jernbaneanlægget fra Matadi til Kinschasa.

- 5) Klimatet og de nødvendige Forholdsregler Europæere bør iagttage under Opholdet herude.
- 6) Norske Produkter, der særlig finder Afsætning.
- 7) Udførselsartikler fra Congo.

I. Dampskibsforbindelser paa Congofloden.

For Tiden findes her følgende regelmæssige Dampskibsforbindelser med Europa:

- 1) „Compagnie Belge maritime du Congo“ med 3 Skibe: „Leopoldville“ laster ca. 4 200 Tons, „Albertville“ 4 000 T., „Eduard Bohlen“ ca. 2 400 T.

Disse Skibe, der er Postskibe tillige, maa gjøre Reisen fra Antwerpen til Banana paa 19 Dage, fra Banana til Antwerpen paa 21 Dage ifølge Contrakt med Congo free State. Afgang den 6te i hver Maaned fra Antwerpen.

Agent i Antwerpen: John P. Best & Cie.

- 2) „African steamship navigation Compagnie“ med 4 Skibe: „Boma“, „Niger“, „Afria“ og „Mayumbe“ laster ca. 2 500 à 3 000 Tons. Afgaar fra Liverpool omkring 15de hver Maaned.

Agenter: Elder-Dempster, Liverpool.

- 3) „Woerman Line“ med 4 Skibe: „Thekla Bohlen“ laster ca. 3 000 Tons, „Janette Woerman“ ca. 2 000 T., „Carl Woerman“ ca. 2 200 T., „Professor Woermann“ 1 800 T. Afgaar fra Hamburg 25de og 30te hver Maaned.

Agenter: Woerman, „West African Linje“, Hamburg.

- 4) „Compagnie des chargeurs Réunis“ med 2 Skibe, der laster ca. 3 000 Tons, afgaar fra Havre eller Bordeanx og anløber Congo hver 3die Maaned. Agenter ukjendt.

- 5) Portugisisk „African mail steamer“ anløber St. Paul de Loande og Kabinda 2 Gange maanedlig for Post og Passagerer. Afgang fra Lissabon omkring 15de og 30te hver Maaned.

II. Byer i nedre Congo.

- 1) „Banana“, beliggende paa en smal Tange ret ud mod Havet, er Lods- og Kulstation. Stor Fyrlgte og Indseilingen forresten afmærket med Bøier, over Barren i Almindelighed 20 à 24 Fod Vand, ved Høivande 4 à 5 Fod Forskjel. Skibe kan, om ønskes, erholde Lods udenfor Barren ved at signalisere til Lodsstationen; fleste Skibe gaar dog ret ind til Banana uden Lods. Friskt Drikkevand kan tages ret ovenfor Banana. Lægevisitation og Sundhedspas fremvises og udleveres i Banana.

- 2) „Boma“, Congo free states Hovedstad, er beliggende 6 Timers Dampskibsseilads fra Banana, og er Floden seilbar for Skibe af 18 Fods Dybgaaende

hele Aaret igjennem; et Sted ved Mateba Banken kan det dog i Tørtiden (Juni, Juli, August og September) være vanskelig for 18 Fods Skibe at passere. I den stærkeste Regntid (Januar, Februar, Marts) er der i Almindelighed $21\frac{1}{2}$ à 22 Fod Vand over Banken. Congo free State lader nu bygge en Muddermaskine for at prøve at holde Løbet aabent for 22 Fods Skibe hele Aaret igjennem; Bankens hele Bredde er blot ca. 250 Meter, men da Bunden blot er løs og let Sand, og Floden stadig bringer store Sandmasser med sig, er det vel ei sikkert, at Forsøget vil lykkes. Guvernøren og Congostatens Central-administration er bosatte i Boma. Indbyggerantal ca. 250 Hvide og 2 000 à 3 000 Sorte. Fortet Chinqua-Cassa, indrettet efter nyeste Model, ligger 5 Kilometer nedenfor Boma paa et Fjeld ca. 175 Fod høit. Samtlige nyankomne Officerer maa her gennemgaa et kort Skydekursus, forinden de sendes til øvre Congo. I Boma har Staten et ganske betydelig Teglværk og Saugbrug, men da de fleste her i Congo forekommende Træsarter er for haarde til almindelig Husetømmer, er norsk Trælaster altid en udmærket Handelsartikel.

3) „Matadi“, beliggende $4\frac{1}{2}$ Times Seillads fra Boma, er for Congo, hvad Antwerpen er for Belgien.

Mellem Boma og Matadi er Floden dyb og gennemgaaende med stærkere Strøm end mellem Banana og Boma. Landet er ogsaa meget mere bjergfuldt. Et for Seillads vanskeligt Sted at passere er ved „Underhill“ blot 4 à 5 Kilometer fra Matadi, hvor Strømmen i Regntiden (Januar, Februar, Marts) opnaar en Hastighed af 9 à 10 Mil. Mellem Boma og Matadi, paa portugisisk Side, ligger Byen „Noqui“, hvorfra Karavanevei til St. Salvador. I Noqui drives der en meget betydelig Tuskhandel med de Indfødte.

IV. Jernbaneanlægget.

Matadi er uhetinget nedre Congos vigtigste By og vil altid blive dette; thi herfra udgaar Jernbanen, der forbinder øvre og nedre Congo; det vil sige den Del af Floden, der ikke kan befares med Skibe, danner Adskillelsen mellem øvre og nedre Congo. Den Værdi Congo vil faa, naar øvre og nedre Congo er forenet gennem Jernbaner, er uberegnelig; der findes Rigdomme i øvre Congo, som, naar disse ved lette Transportmidler kan sendes til de europæiske Markeder, vil vise, hvad Landet er værd. Det franske Guvernement, der som bekjendt ogsaa har Besiddelser i øvre Congo, begynder allerede nu at sende saavel Passagerer og Gods, der skal til øvre Congo, denne Vei. Det var dette, der bestemte mig til at anlægge det første norske Handelshus her for senere at gaa ind i Landet, og da først til Jernbanens Endepunkt „Kinschossa“.

For Øieblikket er Jernbanen anlagt til Kilometer 264 Stationen Inkissi for Transport af Passagerer, men Arbeidstog gaar helt til Kilometer 325. Hele Anlægget er ca. 450 Kilometer. I det sidste Aar er der færdigbygget 100 Kilometer, og antages det, at Banen er færdig om 11 à 12 Maaneder fra Dato. Der arbeides med en sort Arbeidsstyrke, stor 6 500 Mand, dertil ca. 300 Hvide.

Foreløbig er, som medfølgende Reglement udviser, Fragterne temmelig høie, men antages disse at blive en hel Del reducerede, naar nogle af Banens største Udgifter er ophørte.

V. K l i m a t e t.

Frygten for et Ophold herude paa Grund af det slette Klimat, der siges at være i Congo, er i mange, ja tror jeg med Vished at kunne sige i de fleste Tilfælde overdrevet. Jeg vil ikke dermed have sagt, at det er ufarligt herude, men at vi Europæere ved at benytte sund Fornuft og leve et regelmæssigt, hverken overdaadigt eller daarligt, Leveset, godt kan taale Klimatet. Døg bør man ei blive mere end 3 Aar ad Gangen i det høieste. Som Bevis for, at Damer ogsaa kan taale Klimatet, tillader jeg mig at anføre, at min Hustru nu har været her i over 3 Aar, med blot et Par smaa Febre.

Aarsagen til de mange Dødsfald og Sygdomme, der hidindtil har været herude, maa nok anføres, paa vedkommende Hvide selv, dels paa Grund af Uforsigtighed (Solstik), forarsaget ved utilstrækkelig Hovedbeklædning, dels ved ufornuftigt Leveset, saavel Mad og Drikke som Usædelighed, og da mest de 2 sidste Aarsager. En anden vigtig Aarsag er vel ogsaa de daarlige Huse, man hidindtil har givet de Hvide, ja Navnet Huse fortjener de vel ikke engang; Jord- eller Straahytter er den rette Benævnelse. Nu begynder det jo at blive bedre; saaledes er Banana, Boma og Matadi smukt bebygget med dels Zink-, Træ- eller Murhuse. Zinkhuse begynder man forresten nu at opgive; i alle Omstændigheder maa de, for at være praktiske, beklædes indvendig med Træ.

Træhuse med dobbelt Panel, der tillader Luftcirkulation, er vistnok de bedste, Murhusene er nemlig svært fugtige, isærdeleshed i Regntiden.

Endnu en Aarsag til, at mange vantrives herude, er Mangelen paa Comfort og Hygge; thi begge disse Ting maa nok de fleste Hvide sige Farvel til i Europa; thi herude har man intet og faar intet, uden hvad man selv bringer med sig, ja end ikke et Bord eller en Stol faar man med paa Karavaneveien, uden man selv bringer disse Ting. Sengene er ogsaa daarlige, almindelige Sækkelærreds Feltsenge og 2 tynde Tæpper. I Længden bliver jo en saadan Udrustning for knap, og Følgen er, at mange bliver syge og kjede af et saadant Liv, atter andre bliver sløve og ligegyldige, holder det ud for en Tid. Naar saa en Dag deres Kræfter sættes paa lidt haard Prøve, er de snart færdige. At disse Grunde inden kortere eller længere Tid vil forsvinde, er selvsagt, men foreløbig har jo „Congo free state“ havt saa mange og store ydre Affærer at ordne, at de indre og som det synes for udenforstaaende mindre Sager, har maattet henligge til senere; nu har man imidlertid indseet, at der maa gøres noget, og de Penge, der er blevet anvendt i dette Øiemed, vil vistnok bære gode Frugter og bevirke, at Dødelighedsprocenten bliver betydelig formindsket. Sprogene forvolder jo ogsaa Nyankomme Vanskeligheder og for de fleste Skandinaveres Vedkommende da først og fremst Mangelen paa ei at kunne Fransk; thi det er langt fra nok, at Vedkommende kan lidt engelsk og tysk; her tales og skrives intet uden fransk, og allerede i Antwerpen og Bryssel maa nok de fleste af vore Officerer, Skibscapteiner og Maskinister erkjende, at de bliver taget ved Næsen, blot fordi de ei kan Sproget, og netop her er det jo, at de burde kunne fransk, naar de skal underskrive sine Contracter eller modtage sine Ordre; men desværre Flesteparten kjender nok hverken sin Contract eller det gjældende Reglement. I Forbindelse hermed skal jeg ærbødigt tillade mig at henlede det ærede Departements Opmærksomhed paa de Snyderier, for ikke at sige Bedragerier, vore norske Søfolk ofte er nødsaget til at finde sig i under Opholdet i Antwerpen, og er det

min fulde Overbevisning, at vort i Antwerpen værende Sømandshjem kunde være de, der havde bestemt sig paa at reise hidud, behjælpelige paa mange Maader. Hvad Officerer angaar, skal jeg tillade mig at meddele, at Congostaten ikke udleverer Vaaben; vil Officeren have Vaaben, maa han selv købe saavel disse som Amunition, samt betale Inddførselstold og Tilladelsen til at bære Vaaben. Mit Raad til Officerer er, at de burde anskaffe sig hjemme i Norge og tilstrækkelig Tid før sin Afreise en god, stor, solid Revolver og øve sig dermed saadan, at man vidste, hvad man havde at forsvare sig med i Krigstilfælde, og naar saa engang herude da at spare sine Patroner til i virkeligt Krigstilfælde.

VI. Norske Produkter passende for Congo.

. Af norske Produkter, der er særlig skikket for Handel herude, skal jeg nævne:

1. Trælast. Bord, saavel høvlede som uhøvlede, fra $\frac{5}{8}$ " til $1\frac{1}{4}$ ", Planker, uhøvlede, fra $2'' \times 4''$, $2'' \times 6''$, $3'' \times 7''$, $4'' \times 4''$, $6'' \times 6''$, Lister af alle Sorter for Vinduer, Døre etc.

Færdige Vinduer og Døre.

Simple Feltræstole og Borde, disse sidste maa ogsaa kunne slaaes sammen.

Tagpap, Tjære for Tagpap, Spiger, mest runde („points de Paris“), Værktøi for Snedkere og Smede, almindelige norske Tolleknive.

Klipfisk, Tørfisk, Sild, røget eller salt, pakkes i smaa Tønder, nødig over 15 Kilo, og maa der altid have en bedste Sort og en simpleste Sort.

Fra England importeres der enorme Kvantiteter af saakaldet „Fresh Hering“, pakket i Blikæsker af omtrent $\frac{1}{2}$ Kilos Vægt Brutto; denne Sort Sild sælges herude for frs. 0.50 pr. Æske. Silden er naturligvis af daarligste Sort, men de Sorte synes om den, og Prisen er jo lav. Som fast Hovedregel kan siges, at alt spiseligt, hvad enten Fisk eller Kjød, der med passende Fortjeneste kan sælges for 0.50 eller frs. 1.00 pr. Tin er en god Artikel.

De norske Conserver er meget afholdte; dog er det en Mangel, at der ei er franske Etiketter; dette er jo forresten let at afhjælpe; dernæst er Tinerne for store, de fleste ønsker 1 Rations Tins.

Melk, Smør og Margarin i 2, 1 og $\frac{1}{2}$ $\mathcal{B}$ Tins.

Rum og Genever for Sorte, dels paa Fad, dels paa dammejans af 12, 8, 6, 3 Liters Indhold.

Hvis Rum eller Genever sendes paa Fad, maa Styrken være mindst 72 $\frac{0}{0}$, paa dammejans fra 36—42 $\frac{0}{0}$.

Norsk Øl har her vundet stor Tilslutning, saavel Lager som Pilsner. Aquavit og Punsch ligeledes.

Til Handel med de Sorte fordres der Tøier, færdigsyede, billige, tynde Klæder, Skotøi. Prøver paa Tøier skal jeg senere tillade mig at sende det ærede Departement. Af Tændhættegeværer sælges her nu store Masser, ligeledes Krudt, Tændhætter og store Svanehagel. Hidtil har nemlig de sorte blot benyttet Sten, Spigerstumper og lignende til Ladning, men har jeg flere Gange havt Bevis for, at store Hagel vilde kunne sælges med Fordel herude. 1 Æske af de her brugelige Tændhætter sendes sammen med Tøiprøver. Krudtet er pakket i Tins af 8 Kilo eller 10 Kilo og sælges herude for 10 og 12 frs. pr. Tin.

Lys, simple med 6 pr. Pakke sælges her for frs. 1.00 pr. Pakke.

Simpel Stangsæbe for Klædesvask, pakket i Smaakasser indeholdende 9 Stænger af $1\frac{1}{2}$ Kilos Vægt pr. Stang sælges her for frs. 1.00 pr. Stang eller en gros for frs. 6.00 pr. Kasse. Prøve paa denne Sæbe sendes ligeledes.

For omtrent 1 Maaned siden modtog jeg fra Guvernøren for Congo free atate Forespørgsel om norske Baade, og paa en af mig givet Tegning paa almindelige norske Snekker, letroede og for 2 Mand med Plads agter for 2 à 3 Passagerer, behagede det Guvernøren at give mig Ordre paa et Par saadanne Baade. Meningen er nok at prøve disse Baade sendt op til øvre Congo, og haaber jeg mine i Norge værende Agenter forstaar Vigtigheden af, at disse Prøvebaade, jeg har bestilt ud, bliver byggede saa lette, billige og smukke som mulig; thi her er mange Private, der ogsaa har bestilt af samme Sort.

Maling, Olje, Fernis benyttes her ogsaa meget af; hidindtil er Mesteparten kommen fra England.

Kogekar, saavel af Blik som emaljerede sælges ogsaa meget.

Kuffetter af Jern, hvorfra en sendes som Prøve. Der findes alle mulige Størrelser fra 24" ned til 10"; Prisen er fra frs. 18.00 ned til 6 frs. Hængelaase, Hængsler, billige Dørlaase etc., Fyrstikker, baade Svovel og Sikkerhedsstikker.

VII. Udførselsartikler.

Elfenben, Gummi (Cautchuck), Kopal, hvid og rød, Palmenødder og Palmeolje, Jordnødder, Caffé, fine Træsorter.

Af Træsorter er der endnu blot sendt ubetydelig fra øvre Congo paa Grund af Transporten, men naar Jernbanen bliver færdig, vil der blive sendt store Quanta af Teak, Mahogni og Jerntræ.

Prøver af Gummi, Kopal, Palmenødder, Jordnødder, Palmeolje og Caffé sendes sammen med øvrige Prøver.

Johannes Scharffenberg.

Indhold: Indberetning fra commercial Stipendiat Mentz Rynning
S. 723. — Indberetning fra commercial Stipendiat Johannes Scharffenberg
S. 744.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.,

No. 18.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1897.

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

Indberetning

fra kommerciel Stipendiat Gerh. Stolz Petersen om Forholdene
i Argentina

dateret 30 April 1897.

Argentina har i de sidste tre, fire Aar, hvori Landet har været forskaanet for indre politiske Uroligheder, kunnet glæde sig ved en i Sandhed enestaaende Fremgang.

Naar man betænker, hvor uhyre Argentina sættes tilbage ved de mange voldsomme, politiske og økonomiske Kriser, som for bare nogle faa Aar tilbage hjemsøgte Landet, kan man ikke andet end beundre den intense Livskraft, Argentina har lagt for Dagen ved i Løbet af utrolig kort Tid at kunne overvinde Følgerne af disse Kriser.

Denne Argentinas politiske og økonomiske Gjenreisning har ganske naturligt havt tilfølge, at den Mistro og Mistillid, som Argentina nu i længre Tid har været Gjenstand for, lidt efter lidt er bleven afløst af en tilbagevendende Tillid. Dette ser man i forskellige Retninger tydelige Beviser paa.

Indvandringen, der for Argentina som for alle „nye“ Lande er den mest betydningsfulde Faktor for Opnaaelsen af en kraftig og hurtig Udvikling, har særlig i det sidste Aar tiltaget betydeligt. Man regner saaledes, at omkr. 225 000 Immigranter i 1896 er ankommen hertil Landet.

Argentinas Kredit er vokset i samme Grad, som det har vist sig, at Argentina baade har Evne og Vilje til at opfylde alle sine Forpligtelser.

Som Bevis for, hvor langt man i sidstnævnte Retning tror at have naaet, kan nævnes, at Kongressen i sin sidste ekstraordinære Samling vedtog et Lovforslag, gaaende ud paa, at Staten straks skal gjenoptage den fulde Forrentning af den betydelige Statsgjæld. Hidtil har man nemlig nøiet sig med kun delvis at forrente denne.

Nævnte Forslag, der altsaa nu er Lov, antages dog i Almindelighed at være forhastet, idet man, med sidste Aars Budgetopgjør for Øie, gaar ud fra, at Budgettet endnu ikke vil være istand til at taale det Extrapres, som vilde blive Følgen af en saadan Foranstaltning.

Den indtraadte Bedring i Argentinas finansielle Stilling har medført, at man atter har kunnet tage sig af Landets indre Udvikling ved at ophjælpe Næringsveiene o. l.

Jernbanebygningen, hvori der i længre Tid har været en Stands, er bleven gjenoptaget efter en udstrakt Maalestok, og en Række betydningsfulde Jernbaneanlæg er for Nærværende dels under Konstruktion og dels under Planlæggelse.

Blandt Førstnævnte fortjener særlig at fremhæves den nylig paabegyndte Linie, der med Bahia Blanca som Udgangspunkt skal gennemskjære den sydlige Del af Landet til Foden af Andesbjergene.

Denne vil nemlig aabne op en Landsdel, der ansees som en af Argentinas rigeste og frugtbareste, men som hidtil, grundet Mangelen paa tilfredsstillende Kommunikationsmidler, har ligget omtrent ubenyttet hen.

Betegnende for, hvorledes den almindelige Tillid er vendt tilbage og Troen paa Argentinas Fremtid er vokset, er de mange Koncessionsandragender paa Jernbaneanlæg, som i den senere Tid har været indgivet af private Selskaber, uden at Bygningen af disse har været gjort afhængig af de Garantier med Hensyn til Driften o. l., hvilke tidligere ansaaes som en nødvendig Betingelse for al betydeligere Jernbanebygning her i Landet.

Af Foretagender, der har Interesse for Skibsfarten, er det vigtigste Fuldførelsen af de storartede Dokanlæg ved Buenos Aires.

Disse vil nemlig om kort Tid i sin Helhed blive aabnet for den almindelige Trafik.

Havneanlæg er der ogsaa Tale om at faa istand i Rosario, men dette Projekt er endnu ikke kommen udover Drøftelsernes Stadium.

Derimod kan nævnes, at der i sidste Session blev forelagt Kongressen et Regjeringsforslag — hvilket forøvrigt ikke kom under Behandling —, hvori foreslaaes omfattende Opmudringsarbejder i Floden Parana i den Hensigt at uddybe Seilløbet op til Rosario saa meget, at Skibsfarten paa denne By skal kunne foregaa uhindret hele Aaret rundt, ogsaa naar Floden har sin laveste Vandstand.

Dette er et Projekt, som, hvis det bliver realiseret, sikkerlig vil hilses med Glæde af alle, som har Interesse i Skibsfarten paa River Plate. Dette gjælder dog først og fremst Assuranceselskaberne, idet disse af lang og dyrekjøbt Erfaring ved, hvor vanskelig og farlig Skibsfarten i Floden Parana hidtil har været.

Omkostningerne ved sidstnævnte Foretagende skal ifølge Forslaget afholdes ved at lade Skibene betale en Extraafgift af 5 centavos Guld (omkr. 18 Øre) pr. Registerton.

Guldagioen har altid afgivet et særdeles paalideligt Barometer til Bedømmelsen af Argentinas politiske og finansielle Stilling, og i det betydelige Fald, som er indtraadt i denne, har man derfor kanske det sikreste Bevis for, at Argentinas Udvikling atter er indtraadt i et sundere Spor. I Løbet af noget over et Aar gik Kursen paa Guld ned med omkring 120 Points.

I den senere Tid har dog Guldagioen af Grunde, som det vilde føre for langt at gaa nærmere ind paa her, atter været underkastet en liden Stigning.

Argentinas Handel har i de sidste Aar taget et storartet Opsving. Nedenstaaende Oversigt over Importen og Exporten i de sidste seks Aar vil vise, med hvilken Hurtighed denne har udviklet sig:

	Import \$ Guld.	Export. \$ Guld.
1891	67 208 000	103 219 000
1892	91 481 000	113 370 000
1893	96 224 000	94 100 000
1894	92 789 000	101 700 000
1895	95 100 000	120 000 000
1896	112 058 000	115 700 000

Den betydelige Stigning i Importen fra 67 Millioner i 1891 til 112 Millioner i 1896 bærer tydelige Vidnesbyrd om Argentinas tilbagevendende Evne som Konsument, medens den stadig stigende Export, tiltrods for den skarpe Konkurrence og det almindelige Fald i Priserne paa Verdensmarkedet, viser, at Argentina har gjort betydelige Fremskridt ogsaa som Producent.

Værdien af Argentinas Export har i de sidste 13 Aar omtrent fordoblet sig.

Gaar man ud fra, at Priserne i dette Tidsrum er faldt 20 %, hvilket er lavt sat, og Befolkningen steget med 40 %, bliver Resultatet, at Exporten er voxet tre Gange saa hurtigt som Befolkningen.

Sammenligner man de enkelte Byer, fordeler Importen og Exporten sig saaledes:

	Import. \$ Guld.	Export. \$ Guld.
Buenos Aires	96 482 518	62 403 744
Rosario	8 316 346	20 876 546
La Plata	3 267 484	7 277 081
Bahia Blanca	1 743 343	3 931 341
Campana	761 914	945 272
Zárate	371 901	1 711 070
Concordia	255 215	3 595 186
Paraná	123 932	160 608
La Paz	95 101	594 004
Santa Fé	94 858	938 351
Guauguaychu	62 911	1 204 508
San Nicolas	39 909	5 289 017
Colon	31 964	545 453

	Import.	Export.
	\$ Guld.	\$ Guld.
Mendoza	2 687	1 058 029
San Juan	691	896 522
San Lorenzo	—	300 275
Forskjellige	407 288	4 943 956
Tilsammen i 1896		112 058 000
		115 670 964

Det vil heraf sees, hvilken enorm Overvægt Buenos Aires har over de andre Byer, idet ikke mindre end 70 % af Argentinas samlede Ind- og Udførsel gaar igjennem denne By. Rosario kommer som No. 2 med noget over 12 % og La Plata som No. 3 med kun 4½ %.

Da jeg antager, det kan have sin Interesse at se, hvorledes Samhandelen stiller sig med de forskjellige Lande, med hvilke Argentina staar i Handelsforbindelse, hidsættes følgende detaljerede Oversigt:

	Import fra.	Export til.
	\$ Guld.	\$ Guld.
England	44 730 000	14 389 000
Frankrig	12 028 000	23 655 000
Tyskland	13 895 000	13 333 000
Italien	11 395 000	3 897 000
Forenede Stater	11 210 000	6 401 000
Belgien	8 453 000	12 062 000
Brasilien	5 153 000	9 842 000
Spanien	3 007 000	1 166 000
Paraguay	1 222 000	159 000
Uruguay	569 000	2 785 000
Holland	110 000	582 000
Portugal	85 000	19 000
Vestindien	23 000	253 000
Bolivia	55 500	320 000
For Ordre	—	18 739 000
Forskjellige	107 500	5 898 000
Tilsammen i 1896		112 058 000
		115 671 000

Som det vil sees, har England Ledelsen med 26 % af Argentinas samlede udenrigske Handel; dernæst kommer Frankrig med 16 % og som No. 3 Tyskland med omtrent 12 %.

Frugt markedet. Det herværende Frugtmarked har i det forløbne Aar gjennemgaaet en Krise, som man skal søge langt tilbage i Tiden for at finde et Sidestykke til. Hovedskylden herfor bærer Fjoraarets mislykkede Hvedehøst.

Som der hænder hvert Aar, havde der ogsaa ifjor ved Begyndelsen af Sæsonen indfundet sig en Mængde Skibe for at søge Sysselsættelse i Hvedeexporten.

Det viste sig imidlertid snart, at Græshopper og Hagelstorme havde anrettet saa store Ødelæggelser paa Hvedehøsten, at Overskuddet, der blev tilovers for Export, ikke paa langt nær blev saa stort som paaregnet, og da ligeledes uheldige Veirforholde under Indhøstningen havde forsinket denne næsten en Maaned, forarsagede disse Omstændigheder en Ophobning af Tonnage, der ikke kunde andet end virke deprimerende paa Fragterne.

Disse var ved Sæsonens Begyndelse ganske tilfredsstillende — 21 sh. à 22 sh. for „up River“ Lastning og 17 à 18 shillings fra Buenos Aires — men gik stadig nedover, indtil der ikke opnaaedes mere end 12 à 14 sh. fra de øvre Flodhavne og 9 à 11 sh. fra Buenos Aires. Men selv disse her i River Plate ukjendte lave Fragtsatser var dog igrunden at betragte som rent nominelle, idet de store Dampskibe, som anbragtes paa „Berth“ nødsagedes til at acceptere langt lavere Fragter — man nævner lige ned til 4 à 5 shillings — for at faa udfyldt sine Ladninger og undgaa Omkostningerne ved forlængede Ophold.

Da det ogsaa snart viste sig, at den Tonnage, som havdes disponibel, langt oversteg Behovet, blev man Vidne til det Særsyn, at et stort Antal, saavel Dampskibe som Seilskibe, saa sig nødsaget til at søge bort i Ballast. Som et betegnende Exempel paa, hvorledes Forholdene stillede sig, kan nævnes, at et stort, nyt norsk Staalseilskib, som ankom fragtsøgende til Buenos Aires fra Australien i Ballast, fortsatte videre til Europa i Ballast.

Man havde haabet, at den usædvanlig rige Maishøst, som paafulgte, skulde have foranlediget en livligere Efterspørgsel efter Skibsrum med deraf følgende høiere Fragter.

De daarlige Konjunkturer paa de europæiske Kornmarkeder i Forbindelse med den lave Kurs paa Guldet her gjorde imidlertid, at der foreløbig ikke kom nogen videre Fart i Maisexporten, og den ventede Stigning i Fragterne indfandt sig derfor ikke.

Imidlertid indtraadte der, som det vil erindres, ud paa Høsten pludselig en stærk Stigning i Fragterne paa andre Fragtmarkeder, og da dette havde tilfølge, at Rederne begyndte at trække sine Skibe bort herfra for at anbringe dem i mere lønnende Trader, blev man herude nødt til at følge efter.

Dette skede dog i Begyndelsen modstræbende, idet man paa Gruud af de lave Kornpriser i Europa vanskelig kunde betale de høiere Fragter, som forlangtes.

Da imidlertid kort Tid efter ogsaa Kornpriserne begyndte at stige, blev der pludselig en stærk Efterspørgsel efter Tonnage, særlig for prompte Lastning, og Fragter gik nu hurtig i Veiret.

Da Efterspørgselen isærdeleshed gjaldt Dampskibe, og den disponible Dampskibstonnage paa denne Tid var meget knap, blev Følgen, at Fragterne for Dampskibenes Vedkommende drevs adskillig høiere op end for Seilskibene. Medens der nemlig for Dampskibe en kort Tid betaltes lige op til 24 à 25 shillings, var for Seilskibstonnage 20 à 21 shillings de høieste Rater, som opnaaedes.

Længe fik man dog ikke glæde sig ved disse høie Fragtsatser.

Fragterne begyndte igjen at falde paa de øvrige Fragtmarkeder, hvilket foraarsagede en forøget Tilgang af Tonnage til det herværende Marked. Hertil kom, at Efterretningerne angaaende Udfaldet af den kommende Hvedehøst stadig lød mere og mere ugunstige, ligesom Kornpriserne paa de europæiske Markeder paa denne Tid atter begyndte at vise en nedadgaaende Tendens. Disse Omstændigheder bevirkede, at der indtraadte en stærk Reaktion, saaledes at vort Fragtmarked ved Aarets Udgang befandt sig i en om muligt endnu misligere Forfatning end før Stigningen. Nogen Forandring heri er senere ikke indtraadt, og Udsigterne for en Bedring i Fragtforholdene, i den nærmeste Fremtid ialfald, maa saaledes som Stillingen nu er, siges at være meget ringe.

I Fragtfarten paa Brasilien har der i det forløbne Aar været udvist stor Aktivitet, og endskjønt den almindelige Depression, som Fragtmarkedet har lidt under, naturligvis ogsaa har gjort sin Indflydelse gjældende her, saa har dog Fragtforholdene for Brasiliens Vedkommende ikke stillet sig saa ugunstige, som man efter Omstændighederne skulde have ventet. Gjennemgaaende har nemlig Fragterne til Brasilien holdt sig adskillig fastere end Europafragterne.

De norske Dampskibe, som har været engagerede i denne Trafik, er for Størstedelen reist hjem. En eller to Baae befinder sig dog fremdeles herude, og disse har til Datum gjennemgaaende havt et tilfredsstillende Udbytte.

Sydafrika begynder mere og mere at tiltrække sig Opmærksomheden som Afsætningssted for flere af Argentinas Produkter, som Mais og Hvede samt levende Muler.

Exporten hertil har særlig i det sidste Aar taget et betydeligt Opsving, og da de Fragter, som er bleven betalt, har været forholdsvis gode — i Almindelighed et Par shillings høiere end Europafragterne —, har disse været Gjenstand for adskillig Efterspørgsel.

Et af de mest bemærkningsværdige Træk i Argentinas økonomiske Udvikling er den enestaaende hurtige Vækst af Exporten af levende Kvæg.

Argentina har altid været Exportør af levende Kvæg til Chili, Uruguay, Bolivia og Paraguay, men det er først i de sidste Aar, at man, takket være de Anstrengelser, som har været gjort for at forbedre Racen af det argentinske Pampaskvæg, har opnaaet at faa sit Kvæg indført paa de europæiske Markeder.

For ikke mere end tre Aar siden oversteg Værdien af Argentinas samlede Kvægdørsel ikke meget en Million Pund Sterling, men allerede i det forløbne Aar er denne kommen op i adskilligt over to Millioner.

Fragterne for Transporten af levende Kvæg har i Lighed med de øvrige Fragtsatser været underkastet temmelig betydelige Svingninger. Ved Sæsonens Begyndelse ifjor betaltes til Europa £ 5 pr. Hoved af Okser og omkr. 10 sh. for Faar.

Disse høie Fragter kunde dog under den almindelige Depression, som indtraadte, ikke længe opretholdes, og en Tid lang opnaaedes ikke mere end £ 3 à £ 3. 10 sh. og 7 sh. henholdsvis pr. Hoved af Okser og Faar.

Den almindelige Stigning i Fragterne, der, som allerede nævnt, fandt Sted ud paa Høsten, kom ogsaa Kvægfragterne tilgode; men medens Bedringen for den almindelige Fragtfarts Vedkommende kun blev af kort Varighed, holdt Kvægfragterne sig vedblivende faste og har i den sidste Tid endog yderligere gaaet noget op. Der betales saaledes for Nærværende til Europa: for Okser £ 5. 10 paa Dæk og £ 4 10 paa Mellemdæk samt for Faar 10 sh.

Dette er et Forhold, som jeg særskilt vil henlede Dampskibsrederes Opmærksomhed paa, idet jeg føler mig overbevist om, at man med Dampskibe, der er tjenlige for Kvægtransport, hvilket da særlig maatte være de nyere og større Baade, saalænge de nuværende høie Kvægfragter holder sig, utvivlsomt vil kunne gjøre gode Forretninger herude.

Betragter man det herværende Fragtmarked i sin Almindelighed, kan man ikke undgaa at blive opmærksom paa den betydelige Tilbagegang, som i de senere Aar har fundet Sted i Seilskibstrafiken herude til Fordel for Dampskibene.

Under den stedfindende skarpe Konkurrence paa Verdensmarkedet, hvor det først og fremost gjælder om at kunne benytte Konjunkturerne, er det naturligt, at man foretrækker det hurtigere og mere fuldkomne Transportmiddel, som man har i Dampskibene, fremfor det langsommere og forholdsvis mindre sikre, som Seilskibene repræsenterer. Hertil kommer ogsaa, at Dampskibene i Almindelighed kan seile adskillig billigere end Seilskibene, hvorfor disse, hvor der er Tale om Konkurrence, nødvendigvis maa blive Seilskibene overlegne.

Det viste sig saaledes ifjor, at Dampskibe af den nyere Type nogenlunde skadesløs kunde slaa sig igjennem med Fragter, som vilde være absolut ruinerende for Seilskibene. Man saa derfor ogsaa, at de Skibe, som blev nødsaget til at søge bort i Ballast, for den alt overveiende Del var Seilskibe.

Heraf at ville slutte, som enkelte er tilbøjelige til, at Seilskibene for bestandig har udspillet sin Rolle herude, er dog forhastet, idet der endnu findes mange Omraader, hvor Seilskibene længe vil kunne hævde sin Plads.

At Seilskibstrafiken paa River Plata allerede har sin bedste Tid bag sig, antager jeg derimod, at man med temmelig stor Sikkerhed kan gaa ud fra.

En Sammenligning af de statistiske Opgaver over Skibsfarten paa Argentina i de sidste Aar vil vise, i hvilken Retning Udviklingen gaar.

I 1894 beløb Antallet af udklarerede Skibe sig til 4 077 Seilskibe med 1 053 432 Tons og 7758 Dampskibe med 5 924 684 Tons.

I 1895 derimod udklareredes tilsammen 2945 Seilskibe og 7170 Dampskibe med en Drægtighed af henholdsvis 780 699 og 6 230 614 Tons.

Heraf vil sees, at medens Seilskibstonnagen er gaaet ned med omkr. 273 000 Tons, viser Dampskibstonnagen, tiltrods for, at Antallet af Dampskibe i 1895 er 588 mindre end i 1894, alligevel en Tilvæxt af omkr. 306 000 Tons.

Dette viser, at Rederne mere og mere er kommen til Erkjendelse af, at det er de nyere og større Baade, som er de mest regningssvarende herude.

Hvad den norske Dampskibsfart paa River Plate angaar, saa har denne indtil for 2 à 3 Aar siden, da nogle mindre Baade kom herud for at indtræde i Fragtfarten paa Brasilien, været omtrent lig Nul.

De daarlige Fragtforholde i det forløbne Aar har naturligvis ikke fristet til noget Forsøg i større Skala. Et Par af de større Dampskibe var dog itjor herude, og da disse indfandt sig i Begyndelsen af Sæsonen, da Fragterne endnu var nogenlunde acceptable, havde de gennemgaaende et tilfredsstillende Udbytte.

Klipfisk og Stokfisk. Disse Artikler vil i Argentina, hvor Adgangen til Kjød er saa let, aldrig kunne opnaa at blive Gjenstand for et saa almindeligt Konsum som f. Ex. i Brasilien, hvor alle de vigtigste Fødemidler, saaledes baade Korn og Kjød, maa importeres.

Kjød kan her i Landet kjøbes i Detail for 20 à 25 centavos Papir pr. Kg., medens Detaljpriserne for den almindelige Klipfisk og Stokfisk varierer mellem 80 centavos og 1 Peso pr. Kg.

Klipfisk og Tørfisk maa som Følge heraf mere betragtes som Luksusartikler end som Nødvendighedsartikler, og Forbruget vil bestemmes af Landets økonomiske Evne i sin Almindelighed betragtet.

At saa er Tilfældet, vil man let kunne overbevise sig om ved at betragte Indførselsstatistikken for de sidste Aar.

I 1889 importeredes af Klipfisk og Tørfisk tilsammen omkr. 1250 000 Kilo. Da Krisen kom aftog Importen hurtigt, indtil den i 1891 ikke kom op i mere end 350 000 Kg.

Senere er den imidlertid, efterhvert som Tiderne har bedret sig, atter tiltaget, saaledes at den i 1895 naaede op i det samme Kvantum som i 1889, nemlig noget over 1270 000 Kg.

Hvor stor Norges Andel af Argentinas Klipfiskimport er, kan ikke med Bestemthed paavises, da Importen af norsk Klipfisk, grundet Mangelen paa direkte Dampskibsforbindelse, maa foregaa pr. Transit.

Det er imidlertid blot mindre Kvanta, som kommer fra andre klipfisk-producerende Lande, som Nordamerika og Frankrig, og man kan derfor med temmelig stor Sikkerhed gaa ud fra, at den Klipfisk, som forbruges her i Landet, for den alt overveiende Del er af norsk Oprindelse.

Den norske Klipfisk har ogsaa faaet et saa godt Fodfæste paa det henværende Marked, at jeg tror, den vanskelig vil kunde fortrænges, saafremt de norske Exportører blot er opmærksom paa Markedets Krav og saa meget som muligt søger at tilfredsstille disse.

Det, som først og fremst forlanges af Klipfisken herude er, at den er stor samt har et smukt og hvidt Udseende.

Af særlig Vigtighed er det, at der passes paa, at Fisken er ordentlig gjennemtør ved Pakningen. Det hænder nemlig temmelig ofte, at Klipfiskpartier fra Norge ved Fremkomsten viser sig at være blød og vaad grundet paa, at

den hurtige Temperaturforandring har bragt Fisken til at „svede“. Klipfisken taber herved temmelig betydeligt i Værdi, og Exportøren er i de fleste Tilfælde den, som maa bære Tabet.

Fiskekonserver og Anchovis. Af Fiskekonserver under denne Betegnelse opfører Statistiken saavel Anchovis som almindelig Sild, Røgesild o. l. — importeres omkr. 1 300 000 Kg. om Aaret, hovedsagelig fra Frankrig, Spanien og Italien. Ogsaa fra Tydskland og England importeres en Del Fiskehermetik, men Importen fra disse Lande er af forholdsvis mindre Betydning.

En meget stor Artikkel herude er Sardiner. Den lavere Told paa disse, 7 centavos Guld pr. Kg., gjør nemlig, at de kan naaes af et større Publikum end den almindelige Fiskehermetik, for hvilken Tolden er 20 centavos Guld pr. Kg. Konkurrencen i denne Artikkel er imidlertid saa stor og Priserne som Følge deraf saa reduceret, at det er vanskeligt for norske Fabriker at konkurrere, særlig da den norske Nedlægning er forskjellig fra den, man her er vant med.

Hvad den norske Fiskehermetik i sin Almindelighed angaar, saa er denne yderst lidet kjendt herude, og Afsætningen heraf har derfor hidtil været ringe. Jeg har dog grundet Haab om, at det skal lykkes lidt efter lidt at skaffe norske Fiskepreserver større Indpas paa det herværende Marked.

Enkelte Sorter Fiskekonserver, som bruges herude, og som jeg har tænkt mig, at ogsaa norske Fabriker vil kunne fremstille, har jeg sendt Prøver hjem af.

Anchovis har jeg havt Anledning at erfare er en temmelig kurant Artikel herude, og heraf antager jeg, der vil kunne omsættes adskilligt mere, end der gjøres.

Sild og Røgesild. Størsteparten af den Sild, som forbruges her, kommer fra Tydskland, Holland og England. Den almindeligste Emballage er $\frac{1}{3}$, $\frac{1}{4}$ og $\frac{1}{8}$ Tønder. Større Pakninger som $\frac{1}{2}$ og $\frac{1}{1}$ Tønder passer ikke for det herværende Marked.

Fra Norge har jeg modtaget nogle Partier Sild nedlagt i Blikboxe. Den anvendte Nedlægningsmetode med Lage synes dog ikke at være heldig, idet Silden ved Fremkomsten stedse har vist sig at være blød og halvt opløst.

Der kommer ogsaa en Del Sild i Blikbokse fra Tydskland og Holland, men denne er i Modsætning til den, jeg har modtaget, nedsaltet tør, altsaa uden Lage. Nedlagt paa denne Maade holder den sig udmærket, og har jeg derfor anbefalet vedkommende norske Exportør at anvende denne Nedlægning.

Med Hensyn til Sildens Kvalitet saa har det vist sig, at Sild, der er fuld, d. v. s. indeholder Melk og Rogn, falder mere i den almindelige Smag end den almindelige isterfyldte norske Fedsild.

Hvad Røgesild angaar, saa er Forbruget heraf kun ringe. Den importeres hovedsagelig fra England i Blikbokse, indeholdende et Dusin Stkr.

Norsk Røgesild, pakket i Halvtønder, har der været gjort forskjellige Forsøg med herude, men da denne har vist sig mindre holdbar, er den kommen stærkt i Miskredit, hvorfor jeg ogsaa har havt adskillige Vanskeligheder med

at faa anbragt et lidet Parti, som af et norsk Røgeri blev mig tilsendt som Prøve. Jeg har derfor sendt vedkommende Røgeri en Prøve af den engelske Røgesild i Blikbokse, forat det kan faa Anledning at gjøre sig bekendt med Emballage, Udstyr o. s. v. Denne Nedlægning er nemlig ubetinget den hensigtsmæssigste og den, som passer bedst for Markedet.

Tran. Den eneste Sort Tran, som finder Anvendelse herude, er Medicintran. Til Garyning hjælper man sig nemlig dels med Fiskeolje af indenlandsk Fabrikat og dels med en Olje, som fremstilles af Hestefedt.

Bær og Bærsafter. Preserverede Bær samt Bærsafter, tilvirket af de i Norge almindeligst forekommende Bærsorter, importeres der en Del af fra Tyskland.

Opmærksom herpaa og i den Tanke, at man i Norge havde Anledning at fremstille den Slags Sager billigere end i Tyskland, har jeg sat mig i Forbindelse med en norsk Frugtpreserveringsfabrik, hvilken paa Anmodning har sendt mig sine Prislistes. Disse har jeg forelagt forskjellige herværende Importører og lykkedes det mig ogsaa hos en af disse at opnaa en Prøveordre.

Punch importeres hovedsagelig fra Sverige; Forbruget af denne Artikkel er dog idetheletaget af temmelig underordnet Betydning.

Norsk Punsch har der, saavidt det er mig bekendt, ikke været gjort noget Forsøg paa at faa introduceret herude; men er der ingensomhelst Grund til at antage, at ikke ogsaa denne skulde kunne finde Afsætning, naar den først er bekendt.

For at faa Anledning at forsøge Markedet, har jeg bestilt ud et lidet Parti norsk Punch som Prøve.

Trælaster. I Slutningen af Ottiaarene foregik der en temmelig betydelig Import af norsk og svensk Trælaster til Argentina. Da Krisen kom, trak imidlertid de norske og svenske Trælasterportører sig tilbage og overlod Markedet til Nordamerikanerne som senere har kunnet glæde sig ved at være i Enebesiddelse af dette.

For norske Exportører at gjenvinde sin tidligere Position vil ikke falde let, da Amerikanerne naturligvis har benyttet Leiligheden til at sætte sig ordentlig fast paa Markedet.

Jeg tror imidlertid, at Tiden for Nærværende er gunstig for et Forsøg paa igjen at skaffe norsk Trælaster Indpas paa det herværende betydelige Trælastermarked og maa derfor beklage, at den Opfordring, som jeg gennem det ærede Departement rettede til norske Trælasterportører, om at sætte sig i Forbindelse med mig, ikke havde en eneste Henvendelse tilfølg.

Værdien af Argentinas Trælasterimport har i de sidste Aar dreiet sig om 12 à 15 Millioner Kroner aarlig.

Af ledige Kasser importerer et herværende Sukkerraffinaderi gennemsnitlig en mindre Skibsladning pr. Aar fra Sverige.

Træmasse. Da der i Argentina ikke findes mere end en eneste Papirfabrik, er Forbruget af Træmasse ikke særlig betydeligt — kun omkr. 4 à 5 000 Tons om Aaret.

Norsk Træmasse har der været importeret enkelte Smaapartier af via Hamburg. Importen heraf har imidlertid i den senere Tid taget sig betydelig op, idet der i det forløbne Aar er ankommen 2 à 3 hele Ladninger direkte fra Norge.

Papir. Da der, som allerede nævnt, ikke findes mere end en enkelt Papirfabrik her i Landet, er den indenlandske Produktion ikke paa langt nær tilstrækkelig til at dække Behovet, og Argentina importerer derfor Papir til en Værdi af ca. 5 Millioner Kroner om Aaret.

Særlig importeres betydelige Kvantar Pap (omkr. 1 200 Tons), Indpakkingspapir, det saakaldte „Papel de estraza“; der kommer fra Italien, samt Trykningspapir, der hovedsagelig importeres fra Tyskland og Belgien.

I disse Kvaliteter har jeg tænkt mig, at norske Fabrikater antagelig med Held vil kunne optage Konkurrencen og har derfor sendt Prøver hjem af de paa det herværende Marked mest gangbare Sorter.

Tekstilvarer af alle Slags er der et udstrakt Marked for her i Landet, grundet paa, at Argentina ikke selv har nogen Tekstilindustri, der er af næneværdig Betydning. Værdien af Argentinas Import af Tekstilvarer naar derfor op i den betydelige Sum af over 100 Millioner Kroner.

Fra flere norske Fabrikater har jeg modtaget Prøver af forskellige Slags Tøier, som Drestøier o. l., hvilke jeg har forevist en Del herværende Importører og Skræddere, for at høre deres Mening om samme.

I Almindelighed har man fundet, at de norske Tøier har udmærket sig saavel ved Soliditet som ved Prisbillighed; hvad man har havt at udsætte paa dem har været, at de ikke med Hensyn til Udførelsen har kunnet sættes ved Siden af Tøier af tysk og engelsk Fabrikat.

Overhovedet spiller her i Argentina Varernes ydre Udstyr en stor Rolle. Har en Vare blot et smukt Udseende, saa at den præsenterer sig godt, saa tager man det som Regel ikke saa særdeles nøie med Kvaliteten forresten.

En Kvalitet, som er meget benyttet herude, er de blaa og sorte Cheviottøier. Særlig sidstnævnte staar i høi Gunst hos den indfødte Argentiner og anvendes af denne uden Forskjel hele Aaret rundt saavel Sommer som Vinter.

Da Cheviottøier i Almindelighed holder sig stabil og ikke i nogen væsentlig Grad er underkastet Modens Vekslinger, har jeg troet, at det særlig maatte være disse, som norske Fabrikker skulde have Udsigt til at kunne konkurrere i og har derfor sendt Prøver hjem af de her mest benyttede Kvaliteter.

En af de norske Fabrikater, med hvem jeg har staaet i Forbindelse, har erklæret sig villig til at sende mig et Parti af sine Cheviottøier i Konsignation, for derigjennem at give mig Leilighed til nærmere at undersøge Markedet.

Tricotage. Fabrikationen af Uldtricotage er en Industri, som i Argentina, hvor Adganger til Raaproduktet er saa let, og hvor denne desuden er beskyttet af en meget høi Told (omkr. Kr. 7.50 pr. Kg.) synes at burde have alle Betingelser for at kunne trives.

Argentina har imidlertid først for ganske nylig faaet sin første Tricotagefabrik; men da det endnu ikke er lykkedes denne at fremstille Tricotage, som paa nogen Maade kan maale sig med den europæiske, har dens Virksomhed til Dato ikke havt nogen mærkbar Indflydelse paa Importen, som fremdeles er lige betydelig.

En norsk Fabrikant som har sat sig i Forbindelse med mig, har jeg efter Anmodning tilstillet Prøver af de Tricotagekvaliteter, som er de mest gangbare her paa Markedet.

Marmor anvendes i Argentina i temmelig stor Udstrækning til Udsmykning af Bygninger, Gravmonumenter o. l.

Da Marmor er en af de norske Artikler, som jeg antog, at det vilde falde forholdsvis let at faa introduceret herude, henvendte jeg mig, saasnart jeg havde erholdt Meddelelse om, at Stipendium var mig tilstaaet, straks til det i Norge eksisterende Marmorkompagni og anmodede om Prøver og Prisopgaver. Paa denne Henvendelse har jeg imidlertid beklageligvis aldrig modtaget noget Svar.

Fyrstikker. Fyrstikindustrien har i de sidste Aar taget et saa betydeligt Opsving her i Argentina, at den indenlandske Produktion omtrent er tilstrækkelig til at dække Behovet. Importen af Fyrstikker er som Følge deraf ubetydelig — af Træfyrstikker importeres saaledes ikke mere end omkr. 4 000 Kg. aarlig.

Norske Fyrstikker ser man næsten aldrig her i Landet; for den alt overveiende Del er det svenske Mærker, som benyttes.

Jeg har i den Anledning sat mig i Forbindelse med en norsk Fyrstikfabrik, men ønskede denne ikke at arbeide herude.

Kondenseret Melk har tidligere været benyttet i temmelig stor Udstrækning her i Argentina, men efterhvert som den indenlandske Melkeproduktion har udviklet sig, er Forbruget aftaget, og kondenseret Melk anvendes for Tiden omtrent ikke til andet, end til Skibsbrug.

Af norsk kondenseret Melk har det lykkedes mig at faa anbragt et Par Partier til Prøve.

Spiger og Hesteskosøm. Heraf importeres ca. 1 000 Tons, hovedsagelig fra England, Belgien og Tyskland.

En norsk Hesteskosømfabrik, som jeg har sat mig i Forbindelse med, ønskede ikke at forsøge Markedet herude.

Kaustisk Soda og Klorkalk. Kaustisk Soda anvendes af Sukkerfabrikkerne til Rensning af Sukkeret, og Importen heraf er derfor ganske betydelig, ca. 900 000 Kg. om Aaret. Af Klorkalk forbruges omkring 100 000 Kg. aarlig.

En norsk kemisk Fabrik, der sendte mig Prøver af sin Klorkalk og kaustiske Soda, har det lykkedes mig at forskaffe en temmelig betydelig Prøveordre.

Gerh. Stoltz-Petersen.

Indhold: Indberetning fra kommerciel Stipendiat Gerh. Stoltz-Petersen S. 751.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.,

No. 19.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1897.

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

Rio de Janeiro.

Beretning dateret 11 Oktober 1897.

I Forbindelse med de Data, der er givne i Beretningen vedkommende Rio de Janeiros Hovedstation og brasilianske Forholde i sin Almindelighed, giver jeg mig den Ære i det Følgende at anføre Oplysninger, der er fremkomne fra de forskellige Vicekonsulater i Brasilien og som ønskedes særlig til Opklarelse af, hvorvidt paa det betræffende Sted svenske og norske Produkter nu forekomme i Handelen, hvilke Firmaer der nu beskæftige sig med samme, og hvorvidt det skulde være muligt dersteds at forskaffe disse Produkter et større Marked. Det viste sig imidlertid at vore Produkter oftest ankom indirekte, til og med gennem flere Mellembønder, hvorfor Ønskeligheden af direkte Sendinger og nærmere, regelmæssig Kommunikation traadte i Dagen. Mangelen af ordnet Statistik paa Toldboderne har gjort det umuligt at levere nogen Oversigt over den kvantitative Betydning af Indførselen af de forskellige Artikler.

Sao Paulo. Viceconsul Løfgren bemærker: Hvad de herværende Importfirmaer, over hvilke jeg her tilføjer Fortegnelse, angaar, have de vel ingen direkte Forbindelser med Skandinavien med Undtagelse muligens af Zerrenner Bülow & Ca. En storartet Fordel for de Forenede Rigers Handel og Industri turde sikkerlig opstaa gennem Oprettelsen af et Mønsterlager her paa Stedet, da de faa skandinaviske Varer, som her optræde, for det meste gaa under tyske eller engelske Navne.

Klipfisk, hermetisk nedlagte Madvarer, Smør og Ost indføres af:

Andersson, Sotto Mayor & Ca., Camillo Sampaio Rodrigues & Ca., Gustavo Backheuser, Irmaos Fulchi & Ca. (særlig af italienske Varer), Lion & Ca., Theodor Wille & Ca.

Træløst. Schmidt & Trose, Victorino Gonçalves Carmillo, Zerrenner Bülow & Ca.

Tjære og Tran. Direkte Indførsel finder ikke Sted, da Afsætningen er liden, hvorfor Kjøbmændene ved Efterspørgsel forsyne sig med smaa Partier fra Santos.

Cement. Azevedo Bueno & Ca., Emanuel Cresta & Ca., Estevas Estrella & Ca., Richter Brenner & Ca., Schmidt & Trose, Victorino Carmillo, Zerrenner Bülow & Ca.

Jern, Staal, Maskiner, Verktøi og Jernkram: Andersen Sotto Mayor & Ca., Companhia mechanica importadora de S. Paulo, Estevao Estrella & Ca., Schmidt & Trost, Zerrenner Bülow & Ca.

Tændstikker. Schmidt & Trost, Zerrenner Bülow & Ca.

Afsætningen af svenske Tændstikker er i nogen Grad aftaget, væsentlig paa Grund af den høie Told. Indenlandsk Produkt er epttraadt paa Markedet (uparaffinerede Sikkerhedstændstikker af yderst daarlig Kvalitet), og gjør dem Konkurrence ved billigste Pris. Paa Stedet findes en større Sikkerheds-Tændstikfabrik med gode Maskiner, som imidlertid nu og da staaar stille ved Mangel paa Materiale og kyndige Arbeidere, hvorefter da Markedet hjælpes med Tændstikker tilvirkede i Rio de Janeiro.

Santos. Betræffende maritime og kommercielle Forholde er der fra Vicekonsul Nord by fremkommen følgende Beretning:

Skibsfarten. Af svenske Seilskibe ankom i 1896 ialt 20 med 8 421 Tons mod 13 med 4 991 Tons i 1895. Der afgik i 1896 ialt 19 med 7 926 Tons mod 13 med 4 991 Tons i 1895. Den samlede Besætning ombord i de ankomne svenske Skibe var 184 Mand og i de afgaaende 175.

Af norske Seilskibe ankom i 1896 ialt 22 med 13 270 Tons mod 24 med 15 749 i 1895. Der afgik ialt i 1896 22 med 13 692 Tons mod 24 med 15 103 Tons i 1895. Den samlede Besætning ombord i de ankomne norske Seilskibe var 236 Mand og i de afgaaede 238. Endvidere besøgtes Havnen i 1896 af 8 norske Dampskibe med 4 008 Tons mod 23 med 17 081 Tons i 1895.

Den samlede Skibsfart paa Santos i de sidste 2 à 3 Aar har aftaget noget, hvad Seilskibene angaar, medens den for Dampskibenes Vedkommende viser jevn Forøgelse, saaledes at Dampskibenes og Seilskibenes Tonnage tilsammen viser betydelig Tilvækst. Grunden til Dampskibenes Forøgelse er uden Tvivl at søge i de forbedrede Losningsfaciliteter ved de nye Kaianlæg, siden hvis Tilblivelse Skibenes lange Ophold i Havnen synes at være et tilbagelagt Stadium.

Den usædvanlig korte Tid, hvori Losningen sem Regel foregaar, kommer ogsaa her Dampskibene tilgode i Konkurrancen med Seilskibene. Det samlede Antal Damp- og Seilskibe, der i 1896 besøgte Havnen, opføres saaledes:

	Dampskibe.		Seilskibe.		Tilsammen.		Antal. Besætning incl. Kapt.
	Antal.	Reg- Tons.	Antal.	Reg- Tons.	Antal.	Reg- Tons.	
Brasilien . . .	332	146 368	116	9 997	448	156 365	10 755
England . . .	180	247 615	55	50 777	235	298 392	6 634
Tyskland . . .	166	251 717	36	34 879	202	286 596	7 851
Frankrig . . .	118	209 265	3	1 282	121	215 547	7 069
Italien . . .	101	164 194	6	3 839	107	168 033	6 779
Norge og Sverige	8	4 008	41	21 691	49	25 699	587
Østerrige-Ungarn	18	26 179	2	1 562	20	27 741	699
Danmark . . .	5	6 786	12	7 864	17	14 650	263
Nordamerika . .	—	—	15	11 788	15	11 788	173
Portugal . . .	4	4 820	6	2 956	10	7 776	185
Belgien . . .	6	10 674	—	—	6	10 674	206
Argentina . . .	2	3 050	1	669	3	3 719	76
Rusland . . .	—	—	3	2 183	3	2 183	43
Spanien . . .	—	—	5	2 192	5	2 192	56
Uruguay . . .	4	1 016	—	—	4	1 016	92
Grækenland . .	—	—	1	380	1	380	10

Kaianlæggene. Bygningen af disse skrider langsomt fremad. Den projekterede Længde er ialt 4 Kilometer, der skal være fuldt færdig ved Aarhundredets Udgang. Noget over Halvparten er allerede færdig. Som før indberettet toges de i Brug i Marts Maaned 1893.

Skibenes Losning gaar let og ledigt for sig. De i Certepartierne stipulerede Lossedage er forskellige efter Ladningens Beskaffenhed. Kulcertepartierne bestemmer som Regel fra 60 til 100 Tons pr. Dag for Seilskibe og 150 à 200 Tons for Dampskibe, i den senere Tid som oftest med en Extra-klausul angaaende „Dispatchmoney“, som for Seilskibe anføres med fra £ 3 til £ 5 og for Dampskibe fra £ 8 til £ 12 pr. Dag. Jeg har ogsaa seet et Par Certepartier, hvori „Dispatchmoney“ har været anført pr. Ton, saaledes at Fragten skulde reduceres med 1 sh. eller 6 d, hvis Skibet lossedes paa 10 istedetfor 20 Dage. For Ris, Sukker, Salt, Mel, Hø og lignende letlosselige Varer kan sædvanlig en hurtig og grei Expedition paa-regnes, medens der f. Ex med Stykgodsladninger, især fra Hamburg, er forbundet en hel Del Besvær og Tidsspilde, væsentlig foraarsaget ved de Vanskeligheder, Toldboden gjør ved enhver Uoverensstemmelse i Kolliantal, Kvantum eller Mærker, — Uoverensstemmelser, der som oftest ikke er faktiske, men skriver sig fra vedkommende Toldbetjents Slurveri. Et Skib med Stykgods maa mindst regne et Ophold af 8 Dage efter Udlosningen eller 4 à 5 Uger. Certepartierne giver i det hele taget ikke Anledning til videre Bemærkninger, idet man paa de Punkter, hvor de er uklare eller affattede under Mangel paa Kjendskab til Forholdene, retter sig efter „Custom of the Port“, der i den senere Tid har begyndt at antage lidt bestemtere Former — om dette Udtryk forøvrigt kan bruges om et saa elastisk Begreb. Rederierne maa dog tilraades at være paa sin Post ved Fragtslutninger hertil og specielt som en utravigelig Regel faa et bestemt Antal Lossedage stipuleret. For Kulbefragtninger fra England hertil kan Rederierne trygt acceptere det nye, men nu noksaa gangbare „Chamber of Shipping new Coal Charter“, der er greit og afpasset efter Forholdene. Dette til Veiledning for de Rederier i Sverige eller Norge og for

Kapteiner, der telegrafisk afslutter Fragter i England uden at have Anledning til at se Certepartiet. En før almindelig og meget hensigtsmæssig, men desværre lidt efter lidt til Skibenes Skade affattet Klausul: „Laydays to commence 48 hours after the ship has been reported at the Customhouse, discharging berth available or not“ burde der fra Rederiernes Side gøres alt for at gjenoprette, da den var betryggende i flere Henseender.

Afgifter: De Afgifter, Skibene har at betale til Kaikompagniet, er ret betydelige sammenlignet med, hvad de var, dengang Skibene enten losede i Lægtene, ved Jernbanekompagniets Pier eller ved de private Brygger, der altsaa ikke nu mer eksisterer. Efter Kaikompagniets Tarif beregnes for Tiden følgende Satser:

- 1) 700 reis for Dampskibe og 500 reis for Seilskibe pr. Meter pr. Dag efter Skibets Længde;
- 2) 1 500 reis for hver udlosset Ton og
- 3) 1 000 reis i Opmudringsafgift.

Endvidere paatager ogsaa Dokkompagniet sig Udlosningen, det vil altsaa med andre Ord sige, at det tillige optræder som Stevedor mod en efter Forholdene rimelig Betaling, der hidtil har været fra 1 000 reis pr. Ton for Kul og lignende letlosselige Varer, op til 2 000 reis for Stykgods og sværere Maskiner og Maskindele. Da Kompagniet er forpligtet til med de hydrauliske Kraner at tage Varerne fra Lugekarmen, er det givet, at Kapteinen i de fleste Tilfælde ikke vilde behøve at tage Stevedor, men de Chicaneer Kapteinen paadrager sig ved at unddrage Kompagniet denne Fortjeneste kan være af den Natur, at han snart vil finde ud, at han har tabt istedetfor vundet ved at forsøge paa at spare denne Udgift. Men det her anførte er blot et lidet Exempel paa, hvorledes Dokkompagniet misbruger sin Stilling, sine Koncessioner og Privilegier, som det har vidst at forskaffe sig ved Intriger og andre Midler, takket være den Indflydelse dets Indehavere har hos Regjeringen. Den foran nævnte Opmudringsafgift af 1 000 reis pr. Ton maa ogsaa betragtes som aldeles ulovlig, men Kompagniet har forskaffet sig Regjeringsdekret med Ret til at beregne Afgiften. Den smalsporede Jernbane, som Kompagniet ved Arbeidernes Paabegyndelse erholdt Tilladelse til at lægge midt igjennem Byens Gader for Transport af den til Arbeiderne nødvendige Granitsten, Sand etc., har det i de sidste Maaneder begyndt at anvende til Transport af Ballast til Skibene, vistnok foreløbig til en langt lavere Pris, end den kan leveres for af de øvrige Ballastleverandører, men ligeoverfor en saadan Konkurrence kan de selvfølgelig ikke staa sig, og naar de saa er bragt afveien, bliver altsaa Ballastleverancen et Slags Monopol for Kompagniet med exorbitante Priser.

Til Veiledning skal her anføres Udgifterne for et Skib paa 600 Reg. Ton, der er 70 Meter langt og bringer en Ladning Kul paa 1 000 Tons og udlosses i 10 Dage:

70 Meter à 500 reis =	Rs. 35 000	pr. Dag à 10 Dage . .	Rs. 350 000
1 000 Tons à 1 500	„	1 500 000	
1 000 — à 1 000 Opmudringsafg.	„	1 000 000	
1 000 — à 1 000 Stevedor	„	1 000 000	

Rs. 3 850 000

à 7½ ca. £ 120. 0. 0.

Af andre Udgifter kan nævnes:

Ballast, der som Regel er let opnaaelig og betales for Tiden med fra Ps. 6 000 til R. 7 500 hos Ballastleverandørerne og R. 5 000 hos Dokkompagniet;

Bugsering, der kan kontraheres for al den Bugsering, Skibet behøver (s: Ind- og Udbugsering, samt al Bugsering i Havnen) for £ 15 à £ 25 efter Skibets Størrelse.

Hertil kommer endel mindre Afgifter saasom Lods, Hospital, Fyrpenge etc. Fortsættes altsaa Beregningen over Udgifterne for forannævnte Skib paa 600 Reg. Ton, saa vil Regningen komme til at se saaledes ud:

Dokkompagniets Regning (som ovenfor)	Rs. 3 850 000
200 Tons Ballast à 6 500	„ 1 300 000
Lodspenge	„ 130 000
Afgifter paa Toldboden (Hospital, Fyrpenge etc.)	„ 190 000
Ind- og Udklarering	„ 100 000
Oversættelse af Manifest	„ 35 000
Gratifikationer	„ 50 000
	Rs. 5 655 000
R. 5 655 000 à 7½ d	£ 177. 0. 0,
hvtill kommer Bugsering	- 20. 0. 0.
	Total £ 197. 0. 0.

Toldboden. Hvad Administrationen og Tilstandene ved denne den brasilianske Republiks største Toldstation efter Rio de Janeiro angaar, saa kan de ikke karakteriseres med stærke Udtryk nok. Man var overbærende og mild i sine Domme for indtil et Par Aar tilbage, saalænge Santos endnu hjemsogetes af Gulfeber-Epidemier; thi dengang var der jo ikke den Uregelmæssighed, Efterladenhed eller de Misligheder i offentlige og private Institutioner, som Gulfeberen ikke skulde bære Skylden for. Men det maa desværre siges og erkjendes, at Tilstandene ikke har forbedret sig i samme Grad som Sundhedstilstanden. Stedets Aviser betegner Forholdene ved Toldboden som et fuldstændigt Chaos. Stedets Importører maa vente i Maaneder paa at faa de i Dokkompagniets Lagerhuse oplagte Varer fortoldede. Hvilke Tab den herved paaførte Lagerhusafgift, Forringelse af Varernes Værdi etc. foraarsager, kan man let tænke sig til. Skibene er ofte udsat for Ophold paa Grund af en sendrægtig Expedition ved Udklareringen, endvidere forfølges de med Mulkttillæggelser, som grændser til det utrolige, idet Kapteinerne paaføres alle optænkelige Forseelser mod Toldbod- og Havnereglementer. Da Mulkterne imidlertid ikke er store, hvor det ikke gjælder virkelige og alvorligere Forseelser fra Skibsførernes Side, saasom Smugling og lignende, og da det forlængede Ophold for Toldbodens Skyld i Almindelighed blot kan tælles i Dage, saa kan der selvfølgelig i denne Forbindelse ikke blive Tale om større Tab; men det indsees, at Forholdene alligevel giver Anledning til Misnøje og Klager og saaledes bidrager til, at ikke Santos let bliver kvit sit Rygte som et ubehage-

ligt Sted, man helst undgaar, selv om Sundhedstilstanden er aldrig saa god og Fragterne aldrig saa fordelagtige.

Jernbaneanlæg. Den under Bygning værende anden Linie: Santos—Sao Paulo-Jundiahy skal være fuldt færdig om 4 Aar. Da den ældre Linie (Santos—Sao Paulo) med det komplicerte Heisesystem fra Foden og og den Bjærgkjede, som skiller Santos fra Provindsens Høideplateau, stadig viser sig mer og mer utilstrækkelig, arbeides der nu Nat og Dag paa at faa den nye Linie færdig til Sao Paulo, og denne antages at blive aabnet for Drift allerede i Begyndelsen af 1898.

Som i mange andre Retninger mærker man ogsaa en hurtig Udvikling af Kommunikationsvæsenet i denne af Naturen saa vakre og rigt udstyrede Provinds. I 1886 repræsenterede Jernbanenettet en Længde af 1 100 Kilometer, hvorimod ved Udgangen af 1896 over 3 600 Kilom.

Over Importen føres der desværre ingensomhelst Statistik. Jeg maa derfor indskrænke mig til at nævne de Produkter, som antages at have Interesse for svenske og norske Producenter og Exportører.

Af Klipfisk sees der at være indført direkte ca. 3 400 Kasser, hovedsagelig fra Hamburg, og 21 655 „tubs“ fra Nordamerika.

De vigtigste Importører er:

Herr	Karl Valais & Ca.,	Santos.
—	C. Costa & Ca.,	do.
—	Herm. Stolz & Ca.,	Sao Paulo.
—	Zerrenner, Bülow & Ca.,	Santos og Sao Paulo.
—	Schmidt & Trost,	do. do.

Af Trælaster indførtes der i 1896 fra Sverige 3 475 Strd., fra Norge 573 Strd., og fra de forenede Stater 5 100 Strd.

De vigtigste Importører er:

Zerrenner, Bülow & Ca.,	Santos & Sao Paulo.
Leon & Ca.,	do. do.
Schmidt & Trost,	do. do.
F. S. Hampshire & Ca.,	Santos.

Af Jern sees at være indført i 1896 direkte og indirekte fra Sverige 1 300 Tons Staal og Smidejern i Plader samt runde og firkantede Stænger, medens den samlede Import udgjør ca. 3 400 Tons. Importen af Rujern er dog i de senere Aar aftaget efterhvert som man har indseet Hensigtsmæssigheden at afskrive forarbejdede Varer, blandt hvilke kan nævnes Hestesko og Hestekosøm, hvoraf indføres ret store Kvanta over Hamburg, angivelig af norsk Oprindelse.

De vigtigste Importører er:

Companhia Mechanica e Importadora i	Sao Paulo.
Leon & Ca. i	Santos & Sao Paulo.

Zerrenner, Bülow & Ca.,	Santos & Sao Paulo.
Schmidt & Trost,	do. do.
Richter, Brenne & Ca.,	do. do.
Herm. Stoltz & Ca.,	Sao Paulo.
T. S. Hampshire & Ca.,	Santos.

Disse Importører kan tillige opføres for Cement, hvoraf indførtes ca. 240 000 Fade i 1896, hovedsagelig af belgisk og tildels af tysk og engelsk Fabrikat. „Companhia Mechanica e Importadora“ samt Firmaet Zerrenner, Bülow & Co afslutter især Kontrakter for betydelige Leverancer til Regjeringen for de offentlige Arbeider.

Fyrstikker. Paa Grund af den betydelige Toldforhøielse paa denne Vare for 1½ Aar siden og den samtidig i Rio de Janeiro oprettede Fabrik, der tildels med Held imiterer den berømte Jønkøpings Tændstikfabriks Fabrikat, er Importen aftaget til det rent bagatelmæssige, idet der i 1896 sees at være indført kun ca. 780 Kasser. Dette Kvantum er dog neppe nogen Rettesnor for fremtidig Import, idet i 1895, da den ovenfor nævnte Toldforhøielse bebudedes, Importørerne beordrede store Partier for at nyde godt af de endnu gjældende lave Toldsatser, og disse Partier har altsaa gennem hele Aaret tilfredsstillet Behovet ved Siden af den indenlandske Vare.

De vigtigste Importører er:

Th. Wille & Ca.	} Santos og Sao Paulo.
Zerrenner, Bülow & Ca.	
Augusté Lenba & Ca.	
A. Trommel & Ca.	
Pires, Mattos & Ca.	
Richter, Brenne & Ca.	

Af færdige Træhuse har ingen Indførsel fundet Sted i 1896. For en 5 à 6 Aar siden forsøgte en svensk Fabrik at indarbejde en Forretning i denne Artikel, men var uheldig, da dens Repræsentant her manglede baade Indsigt i og Interesse for Sagen. Nogen Tid efter ankom fra de forenede Stater et Snes Træhuse bestemte for et Sanatorium og Badested i Nærheden af Santos, men heller ikke dette Forsøg skal have faldt tilfredsstillende ud, og de hidtil gjorte Forsøg synes at have godtgjort, at Træhuse ikke egner sig for denne Del af Brasilien. Grunden er uidentvivel at søge i de klimatiske Forholde, idet den høie Grad af Fugtighed og megen Regn i Forbindelse med den stærke Varme strax gjør det af med de bedste Træsorter.

Af Smør er indført ca. 2 900 Kasser eller 139 200 Kilos, hovedsagelig fransk Produkt, men ogsaa tildels dansk og tysk. Importører er: A. Trommel & Ca., Zerrenner, Bülow & Ca., H. Woeltje & Ca., Th. Wille & Ca., Schmidt & Trost.

Af Konserver indføres der, med Undtagelse af Sardinier, ikke nævneværdige Kvantaa, da de her bosiddende Europæere er omtrent de eneste Forbrugere deraf, og blandt disse kun de mer bemidlede, idet den høie

Told og kostbare Indpakning forhindrer Varens almindelige Anvendelse som Fødemiddel. Importører ere: H. Woeltje & Co., Zerrenner, Bülow & Co., A. Trommel & Co.

Export. Denne Stat har kun en eneste Exportartikel, nemlig Kaffe, hvoraf imidlertid Aar om andet produceres og udskibes over en Fjerdedel, ja indtil en Trediedel af hele Verdensforbruget, som for Tiden ansættes til noget over 12 Millioner Sække à 60 Kilos eller 72 Millioner Kilos. Der exporteredes i 1895—96 3 135 196 Sække, hvoraf 1 049 695 til de forenede Stater og 2 085 501 til Europa og i 1896, 2det Semester, 3 122 106, hvoraf 809 389 Sække til de forenede Stater og 2 312 717 Sække til Europa. Lægges dertil 1ste Semester 1897, der udgjør 1 841 956, saa faar man for 1896—97 4 963 062 mod 3 135 196 for 1895—96.

Da der stadig til Viceconsulatet indløber Forespørgsler fra Firmaer i Sverige og Norge med Anmodning om at faa Opgave over de herværende Exportører af Kaffe, opføres her en Liste over disse. Deres Anseelse og Betydning retter sig efter den Orden, hvori de er opførte:

Neumann, Gepp & Ca.	Goetz Hayn & Ca.
Theodor Wille & Ca.	Ed. Johnston & Ca.
Karl Valais & Ca.	Arbuckle Brothers.
Zerrenner, Bülow & Ca.	Hard Rand & Ca.
J. W. Doane.	Holworthy Ellis & Co.
A. Trommel & Ca.	Nossack & Ca.
Krische & Ca.	Steinwender Stoffregen & Ca.
Robillard & Ca.	W. F. M. Langhlin & Co.
Julian Haugwitz.	Rose & Knowles.
Auguste Leuba & Ca.	Levering & Ca.
Henry Woeltje & Ca.	Ford & Ca.
Gaffré Guinle & Ribeiro.	Hafert & Ca.
E. von Leckwyck.	I. W. B. Purchas.
Albert Küssner.	

Det bemærkes, at disse Firmaer alle har sine Agenter for Europa i Hamburg, London, Antwerpen og Havre, gennem hvilke de gjør sin Forretning i Skandinavien, og at, saavidt jeg har kunnet erfare, direkte Forretninger hidtil ikke gjøres i nogen nævneværdig Udstrækning.

I denne Forbindelse maa det beklages, at Kapitalister eller Skibsredere i Sverige og Norge hidtil aldrig har gjort noget Forsøg paa at oprette en maanedlig regulær Dampskibsforbindelse mellem Brasilien og Sverige og Norge; thi efter Konferancer, jeg har havt med herværende Importører og Exportører, synes der ikke at burde være Tvivl om, at et saadant Foretagende vilde lønne sig. At et Dampskib paa ca. 1 500 Reg. Tons, praktisk indrettet og nogenlunde hurtiggaaende med Anløb af Santos, Rio de Janeiro, Bahia og Pernambuco omtrent paa enhver Tid af Aaret vilde finde fuld Ladning hjemover, maa vistnok kunne antages, ligesom det er iøinefaldende, i hvilken Grad et saadant Foretagende vilde lette de forenede Rigers Fabrikker og Exporter Adgangen til at oparbejde et Marked for sine Artikler her i Brasilien. Tanken anbefales derfor til Overveielse af eventuelt Interesserede.

Sundhedstilstanden har i de sidste 2 Aar forbedret sig i betydelig Grad. Grunden hertil antages i Almindelighed at være de foreløbige Forbedringer, Sundhedsvæsenet har udført ved Udfyldninger af Fordybninger, delvis Omlægning af Gader og Kloakker, en konstant Udpumpning af disse ved Hjælp af dertil indrettede Dampmaskiner, Isolering af mistænkelige Tilfælde af Sygdom, Desinfektioner etc., men især den Omstændighed, at Byen saavel som Skibene, ved de nye Kaianlægs Tilblivelse, er fritaget for den Stank og usunde Damp, der før foraarsagedes ved hver Ebbe, idet Muddret og Dyndet langs den flade, sumpige Strand udsattes for Solens og Luftens Virkninger. Men fra disse Fakta at drage den Forudsætning og bestemte Slutning, at Santos i Fremtiden vil blive forskaanet for Epidemier af Gulfeber turde maaske vise sig overilet; thi det maa erindres, at Santos i de sidste 30 à 40 Aar nogle Gange har været herjet af Gulfeberepidemier, der har gjentaget sig hver Sæson i 3, 4 à 5 Aar paa Rad for saa igjen ganske at forsvinde for 6 til 10 Aar. Sandsynligheden taler dog for, at større Epidemier ikke er at befrygte, og en glædelig Kjendsgjerning er det, at man nu er forberedt med udmærkede Hospitaler med dygtige og prøvede Læger og Sygepleiere, hvis Velvillie og ufortrødne Pligtopfyldelse fortjener at nævnes, specielt fortjener Hospital "Isolamentos" Bestyrer og Overlæge, Dr. Dantas, abetinget Anerkjendelse, idet han væsentlig skyldes Takken for den Orden og Renlighed, som har hersket i de Aar, han har været der.

Bahia. Vicekonsul Conde anfører, at de svenske og norske Varer, der ankomme til Stedet, indtræffe gennem Mellemhænder i Hamburg eller England, saasom direkte Dampskibsforbindelse mellem Bahia og de Forenede Riger desværre mangler.

Klipfisk ankommer til Stedet dels fra New-Foundland i Fade, dels fra Norge i Kasser. Indførselen af den første, der finder Sted direkte og i betydelige Kvanta, sker ved: Conde Filho & Ca., G. H. Duder.

Den norske Fisk kommer via Hamburg i temmelig smaa Kvanta og forbruges hidtil lidet. Den forhandles ved: Motta e Silva & Ca., Antonio Luiz do Couto, Antonio da Silva Mattos, Joas Teixeira de Sà & Ca., Francisco Ambrocio Ferreira.

Smør og Konserver. Indførselen og Forbruget ere betydelige, og Varerne ere dels af dansk, hollandsk og fransk Oprindelse med omtrent samme Mængder. Indførselen sker ved: Bernardo Lopes & Ca., Francisco Ambrosio Ferreira, Costa e Filhos, Silva & Ca., Joao Teixeira de Sà & Ca., Antonio da Silva Mattos, Conde Filho & Ca., Motta e Silva & Ca., Manuel Luiz Ferreira, Santos, Fortunato P. Avellar Correia & Ca., Pedro Ferreira & Ca., Lã Ferreira & Magalhaes.

Ost indføres væsentlig fra Holland og England, og er Pladsens Forbrug ret betydelige. Importhusene ere: Motta Silva & Ca., Antonio da Silva Mattos, Francisco Ambrosio Ferreira, Bernardo Lopes & Ca., Silva & Ca., Pedro Ferreira & Ca., Joao Teixeira de Sà & Ca.

Trælaster. Indførsel og Forbrug ere af forholdsvis liden Betydning, og Forretningen foregaar via Hamburg. Indførselen sker ved Comp. Serraria Bahiana-José, Antonio Rodriguez, Conde Filho & Ca.

Cement. Varen bringes i Fade især fra Tyskland og England ved: Bernardo Lopes & Ca., Costa Santos & Ca., Gama & Ca., Conde Filho & Ca., Comp.a Serraria Bahiana, Eduardo Rodriguez da Cruz.

Tjære paa Tønder kommer i smaa Kvanta fra Hamburg til: Fernandes Pinto & Ca., C. F. Keller & Ca., Joaquim Massona, Conde Filho & Ca.

Tændstikker. Importen er fremdeles betydelig og foregaar især via Hamburg ved: Pedroso junior & Ca., Gunter & Mundt Succ^{es}, Rodriguez Cardozo & Ca., Conde Filho & Ca., Guilherme de Carvalho & Ca., Manoel Pinto Morreira & Ca., Bernardo Lopes & Ca., Costa e Filhos.

Jern og Staal. Heraf kan ikke siges at indføres store Kvanta. Hvad der kommer, hentes fra Hamburg, Belgien og England ved: Costa Santos & Ca., Gama & Ca., H. B. Perry & Ca., Joel & Ca., Eduardo Fernando & Ca., Fernandes Pinto & Ca., Machado Soares & Ca.

Pernambuco. Betræffende Handelen dersteds anfører Vicekonsul Brun:

At skaffe statistiske Oplysninger om de omspurgte Artikler for 1895 og 1896 er forbundet med store Vanskeligheder og grændser tildels til det umulige. Hvad der har kunnet erfares, er følgende:

Klipfisk indføres udelukkende fra New Foundland. I 1895 ankom ca. 180 000 Tønder og i 1896 ca. 177 000 Tønder; af Vægt ca. 56 Kg. Importhusene ere: Mendes Lima & Ca., Seiseas Irmaos & Ca.

Jern og Staal. At udtale sig om Importen heraf er vanskeligt, da der indføres forholdsvis lidet Raastof. Derimod indføres der betragteligt af Maskindele for Sukkerfaktorier, Fabrikker o. s. v. samt Jernbaneskinner og andet Jernbanemateriel. Alle disse forfærdigede Jern- og Staalvarer for Jernbaner og Fabrikker indføres toldfrit, saa der foreligger ingensomhelst statistiske Opgaver herover. Af Raastof indføres der ca. 30 000 Stænger og Bundter af Jern og Staal pr. Aar. De vigtigste Importører ere: Borman's Heirs, Wilson Sons & Co. lim., Companhia Pernambucana de Navegacao, Allan Paterson & Co., Cardozo & Irmao.

Træl last. Der indførtes i 1895 ca. 60 000 og i 1896 ca. 80 000 Planker, væsentlig fra Nordtyskland (Memel) og fra Nordamerika. Importører heraf ere: Borstelmann & Ca., Joao d'Aquino Fonseca, Fonseca Irmaos & Ca.

Fyrstikker. Importen til Pernambuco af denne Artikel aftager for hvert Aar paa Grund af Opkomsten af den nationale Industri. Der oprettedes hersteds for ca. 3 Aar siden en Fyrstikfabrik, hvor der nu tilvirkes Fyrstikker, som omtrent kan maale sig med de bedste Mærker af svenske og norske Fyrstikker. Alt nødvendigt for Fyrstikfabrikationen indføres toldfrit, medens udenlandske Fyrstikker paalægges saameget Told, at de nu komme op i den dobbelte Pris af de nationale Fyrstikkers. I 1895 indførtes der ca. 2 500 Kasser og i 1896 ca. 1 050 Kasser. De vigtigste Importører ere: Amorim Fernandes & Ca., Silva Marques & Ca., Joaquim Ferreira de Carvalho & Ca.

Tjære importeres i yderst smaa Mængder fra Hamburg. Hele Importen indskrænker sig til ca. 120 Tønder à 20 Gallons pr. Aar. Importører ere: Companhia de Servicos Maritimos de Pernambuco, Joas d'Aquino Fonseca, Fontes & Ca., Pereira Carneiro & Ca., José Joaquim dos Santos.

Konserver. Importen beløber sig til ca. 45 000 Kasser af forskellige Konserver pr. Aar. Importører ere: Dias Fernandez & Ca., E. Kaufmann, Antonio Soarez & Ca.

Smør. Heraf indførtes der baade i 1895 og 1896 ca. 450 000 Kg. omtrent udelukkende fra Frankrige. Importører ere: Amorino Fernandes, Joaquim Ferreira de Carvalho & Ca.

Ost. Der indføres om Aaret ca. 3 000 Kasser à 22 Kg. med 12 Oste i hver Kasse. Importfirmaerne ere de samme som for Smør.

Para. Indførselen af Bacalhao (Klipfisk) i Para er paa flere Hænder. Vicekonsul Vinen anfører, at den er fordelt mellem følgende Firmaer: A. F. d'Oliveira & Ca., Alfonso Rodriguez & Ca., B. P. da Cruz & Ca., Carvalhos & Ca., E. Pintos Alves, Arango & Co., Luiz d'Aranjo & Ca., M. B. d'Oliveira & Ca., Grumbacher & Ca., Pinto Costa & Serra, A. J. Rebello & Ca., R. R. Romaritz & Ca., Calheiros & Ca., Cunha Munniz & Gouvea G. d'Aranjo & Ca., I. R. Gil & Ca., M. J. Goncalves & Ca., Pereira & Bessa, M. M. Nogueira & Ca.

Trælast. Idet Para gaar nogenlunde raskt frem, er der til Bygning og andet Arbejde adskillig Efterspørgsel efter Trælast. Af saadan indføres dog hidtil ingen fra Sverige eller Norge. Amerikansk Last derimod forbruges, og sker Importen ved efterfølgende Huse: Pusinelli Prusse & Ca., I. T. Pereira & Ca., Edmund Reeks, Amazone Steam Navigation Co. Lim., Adelberto H. Alden, Luiz d'Aranjo & Ca., Cruz Mello & Co.

Tran forekommer ikke paa Markedet.

Cement. Forbruget er ikke ubetydeligt. De Huse, der befatter sig dermed, ere: S. Aguiar & Ca., Luiz d'Aranjo & Ca., Manoel Pedro & Ca., Antonio Mezquita, Banco Norte do Brasil, Ricardo Fer.o Lopes & Ca., Chermon Vasconcellos & Ca., Anto Goncalves Nina, Im. Nunes da Silva Matta & Ca.

Jern og Staal fra Sverige ankommer, omend ikke i betydelige Mængder til Paul Smith, Eduardo Freitas & Ca., Thomas Greaves.

Maskiner, Værktøi, Jernvarer indføres ikke fra Sverige eller Norge med Undtagelse af Hestekosøm, der forhandles ved Comp.a Urbana de Estrada de Ferro Paraense.

Tændstikker fra Sverige og Norge bringes og forhandles ved de samme Firmaer, der beskæftige sig med Klipfisk. Det samme gjælder, hvad angaar

Smør, Ost og Konserver.

Det er tidligere bleven paapeget, at Para for det hele Amazondelta faar en alt større Betydning. Dets Indførsel øges jævnt, og dets Udførsel tiltager stadig. I 1896 udførtes der af Kautschuc (borracha) 8 568 396 Kg.

til Europa og 6 186 101 Kg. til Amerika af denne Vare. Efter-
som flere Gummifabriker anlægges, bliver Efterspørgselen efter Raa-
stoffet større. Den Stapelplads, hvor Forsyning sker lettest i Europa,
er Liverpool. Udførselen af Cacao var i 1896 lidt mindre end i foregaaende
Aar eller ca. 3 299 000 Kg. Paras Udførselsartikler iøvrigt ere: Paranødder,
og forskellige andre Nødder, Huder og Skind, Lim, forskellige Fiske,
Plantefedtsstoffer, Fedt af Dyr, Fjær, Olier. Værdien af Paras Udførsel i 1896
var omtrent 34 1/2 Millioner Milreis til Udlandet og næsten 2 Mill. Milreis
til det øvrige Brasilien.

Ceará. Indførselen til dette Sted siger Viceconsul Dr. Studart sker
delvis over Pernambuco. Ad denne Vei sker Importen at Klipfisk ved
Husene: Joao da Costa Bastos e Filhos, Silva Mattos e Irmao, Boris Frères.

Trælast. Holderness & Salgado.

Cement. Viuva Villar e Filhos, Amaral e Lima, Boris Frères.

Tjære. Det lokale Behov tilfredsstilles ved Tjære, leveret af Ceará
Gas Company.

Jern og Staal fra Sverige indføres ikke.

Tændstikker. Denne Artikkel er næsten udelukkende af national
Tilvirkning (fra Rio de Janeiro, Sao Paulo og Pernambuco). Imidlertid
føres dog smaa Partier europæiske Tændstikker paa Lager, væsentlig af
I. Pontes & Co.

Konserver, Smør og Ost. De vigtigste Huse ere: Luiz G. da
Cunha, Loureiro e Irmas, José Antonio de Souza, Joao da Cunha Bastos e
Filhos, Felinto J. d'Oliveira, Manoel Rocha e Ferreira Successores.

Natal. (Rio Grande do Norte). Vicekonsul Odilon Garcia hen-
peger paa Vanskeligheden af Indførsel fra Sverige og Norge, idet der fra
Natal ikke længere findes direkte Forbindelser med Europa, efterat Harrison
& Liverpool-Dampbaadene indstillede sine Anløb af Stedet. De vigtigste
Handelshuse paa Stedet, som, medens Forbindelsen opretholdes, tage Varer
direkte fra Europa, ere: Fabricio & Ca., Galvas & Ca., Baptista & Ca.,
José Leitas da Costa, Machado Silva & Ca., Alves & Ca., Ismael Ribeiro
(Macahyba), Mello & Ca., José Gomes Tinoco, Manoel Ferreira da Silva.

Parahyba do Norte. Den fungerende Vicekonsul Floripes Rosas
anfører følgende Huse som de vigtigste Importhuse: H. Niemeyer & Co.,
Paiva Valente & Co., Antonio José Gomes & Co., Fonseca Irmaos & Co.
beskjeftige sig med Salg af engelsk Klipfisk, Smør, Ost, Konserver, Tænd-
stikker og Cement; Lemos, Moreira & Monte do. do. og desuden Tjære,
Tran og Trælast; Benevento & Co., Augusto Falcao & Co. Klipfisk fra Eng-
land, Konserver, Smør og Ost; Vidal & Silveira, José Pereira das Neves
Bahia, Darios de Barros & Co. Isenkram og Staalartikler.

Maceió. Den fungerende Vicekonsul von Söhsten anfører, at de vigtigste Indførselshuse ere:

Klipfisk. Companhia Centro Commercial Ferreira Amorim & Co.
Trælast Companhia Concordia.

Tjære, Tran, Cement, Jern og Maskineri. Viuva Coelho & Filhos, José Rippol & Ca., Teixeira Bastos & Ca., Jacintho José Nunes Leité, Montenegro & Ca.

Tændstikker, Konserver, Smør og Ost. Companhia Centro Commercial, Duque de Amorim & Ca., Joas Leite & Co., Manoel Martins Ferreira Soares, Ferreira Amorim & Ca., Sabino Oiticica Ferreira, Manoel Oliveira & Ca.

De Varer, der ankomme til Maceió, hidhøre væsentlig fra England, Tydskland, Frankrig og de forenede Stater.

Penedo. Dette Sted staar som Regel ikke i direkte Handelsforbindelse med Europa. Det forsyner sig væsentlig over Pernambuco. Vigtigste Firmaer ere:

Klipfisk. Joaquim Mazoni & Ca., Manoel Souto.

Trælast. Freire & Ca.

Tran. Joaquim Mazoni & Ca.

Cement. Peixoto & Costa.

Jern og Staal fra Sverige. Silva Freire e Ribeiro, S. Barrenos, Joaquim Mazoni & Ca.

Tændstikker, Konserver, Maskiner. Silva Pereira & Ca.

Penedos Handel er gaaet tilbage i senere Aar, idet Fartøier forliste ved Flodbarren, og, sagdes det, stundom ikke ganske tilfældigen, hvorfor Assuranceselskaber ophørte med at tage imod Forsikring for Fartøier, der gik der.

Paranaguá. Betræffende Stedets Indførsel har Vicekonsul Soares Gomes udtalt sig saa:

Klipfisk indføres til Curityba ved: Fernandes Loureiro & Ca., Tobias de Macedo & Ca., Camargo & Ca., Manoel A. Guimaraes & Ca., Hurlemann & Ca., José Auer og til Paranaguá ved Alfredo Eugenio & Ca, Mäder & Ca.

Indførselen af denne Vare foregaar væsentlig over Hamburg.

Trælast. Der indføres ikke udenlandsk Furu eller Gran, da Staten Paraná selv har saadan Last (Araucaria) og deraf udfører til La Plataflodens og Brasiliens Havne fra et vidtstrakt Højfjeldsdistrikts Skove.

Tjære, Tran og Cement. Der indføres saagodtsom ingen Tjære eller Tran, men lidt Cement af de foran nævnte Handelshuse.

Jern, Staal, Maskiner. Smedet Jern og Maskiner til industrielt Brug og for Landmænd indføres i nogen Mængde, men næsten udelukkende ved Bestillinger hos Huse i England og Tydskland.

Tændstikker. Indførselen ophørte næsten ved den høje Told, der rammede denne Vare.

Konserver lide ogsaa under den høje Told.

Smør og Ost indføres væsentlig fra Frankrig, Tydskland, England og Italien, men i smaa Kvanta, dels fordi Toldafgifterne ere betydelige, dels fordi Staten har adskillig Fædrift og saaledes selv producerer adskilligt af denne Vare.

I Curityba findes 3 Jernstøberier tilhørende Julio Ginesti, Frederico Seegmüller og Gottlieb Müller, hvilke indføre betragtelige Mængder Jern for sin Fabrikation.

Desterro S.ta Catharina. Som de vigtigste Importhuse i efternævnte Artikler anfører Vicekonsul Voigt:

Klipfisk. Rosas Medeiros & Santos, Wendhausen & Ca., Antonio Ferreira de Oliveira, Fernando Neves & Ca.

Trælast. Denne Vare indføres ikke, da der findes nok Skov og tilvirkes nok Last i Staten selv.

Tjære, Cement, Jern og Staal. Carl Hoepcke & Ca., Ernst Wahl & Ca., Moellmann & Filho.

Tran. Indførsel sker ikke, da der af Fiskefangst paa Kysten tilvirkes tilstrækkelig Olie, der tilfredsstiller samme Behov.

Konserver, Smør, Ost. Hvad der indføres heraf, forhandles ved de samme Huse, der indføre Klipfisk. Imidlertid tilvirkes saavel Smør, Ost, som Fedt af Kolonisterne i Staten selv, og der sker heraf endog Export til Sao Paulo og Rio de Janeiro.

Rio Grande do Sul. Betræffende Indførselshandelen dersteds anfører den fungerende Vicekonsul Heidtmann:

Klipfisk (norsk) indføres pr. Dampskib fra Hamburg i Fartøier paa fra 10 til 25 Kasser for hver Modtagers Regning, og stundom fra Rio eller fra anden Plads hvor det i Øieblikket kan blive kjøbt billigere end ved direkte Import, særlig naar Markedet dersteds er overfyldt. Det aarlige Forbrug i Byen Rio Grande do Sul er fra 1 200 til 1 500 Kasser paa 45

Kilos hver. Varen naaede tidligere, da den var billig, de store Lag af Befolkningen, men nu er den, grundet paa den lave Pengekurs og den høje Told saa dyr, at den maa betragtes som en Luxus. Desuden fanges saameget Fisk paa Stedet selv, og denne er saa billig, at der baade sælges og tilvirkes (saltet og røget) for Export til de nordligere Stater. Engelsk eller Newfoundlands Klipfisk indføres ikke. For den Vare, der fra St. Johns Newfoundland og Harbour Grace indføres i „drums“, og fra Gaspé, Fortune Bay og Arichat bringes i „tubs“ (smaa Tønder og Fade) er Pernambuco og Bahia Markedet. Gaspé-Fisk i „tubs“ gaar ogsaa i ret betydelige Kvanta til Rio. Vægten af en „drum“ eller „tub“ er 128 Å netto. En „drum“ (Tromme) kaldes saa paa Grund af sin Form, saa at den kan lettere bringes paa Hesteryggen til det Indre. „Tubs“ ere ikke salgbare i Pernambuco paa Grund af sin Form, men foretrækkes i Bahia og Rio. Det kan nævnes, at tørret Kjød og Klipfisk er Hovedføden i Pernambuco. Indførselen af den sidste naaede engang over 150 000 „drums“, og efter min egen Kundskab, siger Hr. Heidtmann, har der været et Forbrug der i en Maaned af 30 000 „drums“ under Fasten. De vigtigste Indførselshuse ere: José da Silva Fresteiro, Martins Costa & Ca., Legeren Farinha & Ca., Alberto Vieira Mendes, P. Borman & Ca., Antonio Joaquim da S.a Cintra, Carlos Otero & Ca., Albino José da Cunha & Ca., Neves & Braga, Vieira Mendes Filhos, Miguel José d'Aranjo, Campos Assumpcao & Ca., Moreira Irmaos.

Konserver, Smør og Ost. De foregaaende Huse samt Luchsinger & Ca., Joaquim Martins Garcia, Sinclair Robinson & Ca., Fraeb Nieckele & Ca., Campos Moraes & Co., Virgilius Porciuncula junior.

Af Konserver findes iøvrigt paa Stedet selv stor Fabrik, der nedlægger Fisk, Kjød, Grøntsager etc. og deraf udfører til de nordligere Havne.

Trælast indføres blot fra de Forenede Stater og i liden Maalestok, og naar en Ladning ankommer, er det i Regelen til et specielt Brug. Importører ere: Thomsen & Co., Otero Gomes & Co.

Tjære indføres i smaa Kvanta fra Sverige via Hamburg. Et Parti paa 200 Tønder modtoges fornylig her, hvilket jeg anser for temmelig stor Indførsel af denne Artikkel paa engang. Den forhandles af: Otero Gomes & Ca., Silva Sobrinho & Ca., Gottwald & Ca.

Tran. Der indføres smaa Kvanta fra Bahia, men Slagterierne paa Stedet selv give en Mængde Fedt, der kan udnyttes til samme Brug.

Fyrstikker. Der indføres blot svenske Tændstikker. Der findes en Fabrik ved Sao Leopoldo, Porto Alegre, og der er en under Opførelse i Rio Grande selv, men de levere et Produkt af ringere Kvalitet. Indførselen sker ved de samme Huse, der forhandle Klipfisk.

Cement indføres nu almindeligvis fra Hamburg, men der kom nylig en liden Ladning fra Mariager i Danmark. Forhandlere ere: A. Cademarton & Ca., Otero Gomes & Ca., Campos Moraes & Ca., Joaquim Martins Garcia, Traeb Nieckele & Ca.

Jern og Staal. Der indføres endel deraf fra Sverige i raa Form, men af Maskiner eller Jernkram vides intet importeret derfra. Forhandlere af saadanne Varer ere: Gottwald & Ca., Warneck & Dorken, Pelotas, Correia Leite & Ca.

Hvad der af svenske eller norske Produkter naaar til Rio Grande do Sul, kommer aldrig direkte, men altid via Hamburg, enten med Dampskib eller Seilskib, efter Omstændighederne.

Maranhao. Vicekonsul Ribeiro har derfra berettet:

Klipfisk. Der ankommer til Stedet regelmæssige Sendinger fra Lissabon og Liverpool med den Dampskibslinie, der berører Stedet. „Liverpool and Maranhão Steam Ship Company, Lim.“ (Expedition: Preeasons Row Old Castle Buidings, Liverpool). Den livligste Tid for denne Vare er Fastetiden, fra Januar til Marts. Følgende ere Importører: Dias de Mattos & Ca., Manoel José Soares Aranjó, Bernardo Freitas & Campos, Roland & Ca., Alves Silva & Ca., M. Forres & Ca., Lino Marques Valente, Pinho Reis & Ca.

Konserver og Ost ankommer fra Frankrig, Portugal, England og Holland og indføres ved de samme Huse som foran.

Trælast. Indførsel forekommer ikke, da alt Bygningsarbejde udføres med Sten og med Træ fra Landet selv.

Tjære, Tran og Staal fra Sverige. Indførsel foregaar i smaa Kvanta ved Braga & Ca., Cunha Santos & Ca. Successores, Graca & Ca.

Tændstikker af svensk Fabrikat indføres fra Hamburg og England af næsten alle de fornemste Huse, men noksaa dyre, da Varen allerede er belæsset med Mellemhændernes Kommissioner. „Jønkøpings Westra Tændsticksfabriks Parafinerade“ har altid været det mest fordragne Mærke, men Indførselen er nu paa Grund af den høje Told bleven mindre, og det er sandsynligt, at de indenlandske Tændstikker nu ville beherske Markedet. Skulde saa ikke blive Tilfældet, og nogen Tændstikfabrik i Norden vil forsøge at komme ind paa Maranhão Marked, kan den henvende sig til Vicekonsulen, som driver Forretninger der under Firma José Pedro Ribeiro & Ca. og i Parahyba do Norte under Firma Ribeiro, Irmãs & Ca.

Cement og Smør indføres ved José Pedro Ribeiro & Ca. Dette Firma er villigt til at modtage Prøver af Cement fra Sverige og Norge og forsøge Mærker indarbejdede; ligesaa Prøver af Smør, men kun forsaavidt det er af første Sort og lige med eller bedre end „Esbensens Smør“ fra Kjøbenhavn, der er det efterspurgte.

Porto Alegre. Vicekonsul Hasche bemærker:

Klipfisk indføres i smaa Kvanta, hentet fra Rio. Det er kun den engelske Vare, der hidtil efterspørges og sælges væsentlig af Mærket

C. R. C. i Halvtønder paa 60 Kg. Indførselen sker ved følgende Huse: Dias Irmaos, Azevedo Irmaos & Ca., Frederico Dexheimer & Ca., Joas Aydos, Tavares & Ca., Jung & Dreher, Julio Issler & Ca., Franco Ramos & Ca.

Trælast. Ingen Trælast indføres fra Sverige, Norge eller de forenede Stater. Der anvendes nemlig brasiliansk Virke fra St. a Catharina og Panama.

Tjære indføres af C. Torres & Ca., Abren Ferreira & Ca.

Cement ved Horacio Carvalho & Ca., Correa Leite & Ca.

Jern og Staal fra Sverige importeres af Bromberg & Ca., Carlos Daudt & Ca., H. Rottfuchs & Ca.

Tændstikker, Ost, Smør & Konserver indføres af C. H. Menche.

I. M. Bolstad.

Havre.

Skrivelse 14 April 1897.

Det stedse mere mærkbare Tryk, som siden længere Tid tilbage synes at hvile over Forretningslivet i Havre, har givet Anledning til Dannelse af en Forening blandt Byens fornemste Kjøbmænd og Næringsdrivende i Hensigt saavidt muligt atter at hæve dette Samfund til dets forrige Betydning.

Det nævnte Selskab, hvis Navn er „Union Havraise, Société pour le Développement du Commerce et de l'Industrie au Havre“, har i Stedets Aviser ladet indføre et Opraab, hvori manes til Alles Samvirken, for at de Udveie kan søges, som vil kunne gjøre Konkurrencen med Udlandet lettere og bevirke forøget Liv i den kommercielle og industrielle Virksomhed. Som nærmeste Middel hertil foreslaaes Oprettelse af en Komite, som skulde have at undersøge de Forretningskombinationer, hvortil Anslag gaves, enten af Foreningens egne Medlemmer eller andre Personer, samt give de Interesserede fuldt paalidelige Underretninger om Foretagendernes Udførlighed, og derhos bidrage til deres Iværksættelse. Paa den anden Side skulde den nævnte Institution søge at henlede den almindelige Opmærksomhed paa de Fordele, som Havre tilbyder for Handel og Næringer, samt i saadan Hensigt samle og holde til Vedkommendes Disposition de paakrævede Underretninger og Oplysninger.

Det er imidlertid ikke alene i Havre, at en mere eller mindre stærk Bestræbelse i den sidste Tid er sporet efter at modvirke Nedgangen i Forretningsvirksomheden. Det kan saaledes anføres, at i Begyndelsen af dette Aar Møder er holdt i Paris mellem Handelskamrenes Ordførere i Dunkerque, Calais, Boulogne og Tréport, over hvilke Forhandlinger Beretning er afgivet

af en af de nævnte Delegerede. I denne Beretning fremholdes specielt, at paa Grund af en hensynsløs Konkurrence fra Jernbane- og Søfartsselskaber i Belgien, den internationale Godsbefordring er trukket fra Frankrige til de nævnte Lande, og at til og med Varer, som var bestemt til Forbrug i Frankrige selv, ved de rivaliserende udenlandske Selskabers Foranstaltninger lossedes i hollandske og belgiske Havne samt derfra paa Jernbane eller Kanal førtes ind i Frankrige, istedetfor at tidligere saadanne Varer lossedes i franske Havne og deres videre Forsendelse besørgedes af franske Selskaber.

De Midler, som anbefales for at raade Bod paa dette Misforhold, er dog ikke, som man kunde formode, Nedsættelse i Transportafgifterne i Frankrige eller Ydelse af andre Fordele til Vareafsendere og Modtagere, hvorved Trafikken atter kunde drages hid til Landet. Man erklærer nemlig, at Maalet ikke menes at kunne naaes paa denne Maade, men henstiller derimod, at Transitgods skulde belægges med Tillægsafgift ved Grændsen og at forøvrigt de saakaldte Gjennemgangstarifer maa afskaffes m. M.

Fra flere Hold synes man ogsaa nu i Frankrige at ville gjøre gjældende, at Feil er begaaet, forsaavidt som store Udgifter er bortkastet paa et Flertal af Havne istedetfor at skaffe en eneste større Havn afgjørende Fordele, og specielt tilse, at denne Havn forsynes med talrige og billige Kommunikationsveie. Det turde især kunne siges, at Havre er bleven et Offer for dette System, da denne Havns Jernbaneforbindelse ikke er meget forandret i de sidste 30 Aar, og i denne Henseende antages afgjørende Fordele at være erhvervet af de konkurrerende Havne Antwerpen, Rotterdam, Bremen og Hamburg.

I Forbindelse hermed fortjener at bemærkes, at Frankriges Handelsomsætning med Udlandet atter er begyndt at vise bestemt Tilbagegang, idet i indeværende Aars tre første Maaneder, i Sammenligning med modsvarende Periode 1896, Indførselen er nedgaaet med 6 600 000 frcs., medens samtidig Udførselen er aftaget med 12 467 000 frcs., hvilken Nedgang særlig rammer Fabrikvarer.

Havre.

Skrivelse 31 Marts 1897.

(Fra Vicekoulén i Calais.) I Aaret 1896 beløb Trælastindførselen til Calais sig til nedennævnte Kvanta: Fra Sverige 72 617 Tons, fra Norge 7325 Tons, fra Rusland 61 990 Tons, fra Amerika 1755 Tons, tilsammen 143 687 Tons eller omkring 59 000 Standard, hvoraf 19 000 Standard Mine-tømmer samt 4 000 Standard saget Træ.

Forøgelsen fra 1895 modsvarede ikke mindre end 16 000 Standard.

For indeværende Aars Vedkommende stiller ogsaa Forholdene sig lige-saa gunstige som i 1886, og kun hvad Minetømmer angaar, turde en Nedgang i Tilførselen være at befrygte. Allerede nu er betydelige Kontrakter afsluttet saavel for saget Virke som for Rundtømmer.

Minetømmeret sælges under andre Omstændigheder end det skaarede Virke. Fra de fleste Sagbrug foregaar nemlig Salget ved Agenter, som kun indleder Forbindelser med Importører i Havnestæderne, medens derimod Importørerne af Minetømmer slutter Forretning med Grubernes Repræsentanter eller disses Leverandører i det Indre af Landet.

Der synes at være Grund til dt antage, at Afsætningen vilde kunne blive mere omfattende, dersom Exportørerne ikke begrundede sit Salg til disse Kunder i den Tanke, at det vilde være forbundet med Risiko at afslutte Kontrakt med andre Personer.

Indførselen til Calais af grovere Rundtømmer i en nærmere Fremtid turde komme til at tiltage til Forfang for skaaret Virke. Man har nemlig paa Pladsen nylig anskaffet Maskiner til Sagning af Tømmerstokke, hvilke Maskiner kommer til at opstilles i en Snedkerfabrik, hvis Eiendomme paa Grund heraf antagelig kommer til at ophøre med sin hidtil drevne Import af saget Virke. Til Stedet ventes i Sommerens Løb flere Dampskibe af stor Lastedrægtighed til Havnen med Ladninger af Tømmer, som i dette Sagbrug skal forarbejdes til Battens og Planker. Paa denne Maade indspares de høje Toldafgifter paa skaaret Virke, idet Indførselsafgiften paa Trælast i hele Stokke er forholdsvis ubetydelig. En lignende Konkurrence med de nordiske Trælastafskibere vilde dog ikke letteligen kunne komme istand paa noget andet Sted i Frankrige end i Calais, hvor Havnen frembyder et særdeles stort Rum, fordi Losningen af Tømmerladninger maa gaa for sig i selve Havnebassinene, der saaledes maa være af stor Udstrækning, for at Tusinder Standard af saadant Gods kan losses i Løbet af nogle Dage uden Uleilighed for Trafiken i Havnen i det Hele.

Det omhandlede Foretagende er aabnet af et svensk Hus, som har indkjøbt Skove baade i Sverige og Finland og derhos eier Fartøier, særskilt byggede for Fragt af nævnte Slags Last.

Havre.

Skrivelse 8 April 1897.

Herved har jeg den Ære at indberette, at der under 6 ds. i Frankrige er udkommet en Lov om Tilvirkning og Salg af kunstgjort Vin.

Efter denne Lov er det for Fremtiden forbudt her i Landet at tilvirke Druemostvin samt Sukkervin (vins de marc et vins de sucre) for dermed at

drive Handel, hvorhos Forsendelse af disse Produkter i saadant Øiemed heller ikke maa finde Sted.

Nævnte Forbud er ligeledes anvendeligt paa Æble- og Pærevin (cidres de poirés), som fremstilles paa anden Maade end ved Gjæring af friske Æbler eller Pærer med eller uden Tilsætning af Sukker, saafremt disse Varer er bestemt til Salg, og det er ikke tilladt Kjøbmænd, Oplags- eller Udskjækningsbestyrere at holde Lager af saadanne Produkter, af hvad Grund det end maatte være.

Fra nævnte Forbud undtages imidlertid Ciderdrikke (boissons de Cidre) af en Alkoholgehalt under tre Grader, ligesom heller ikke Forbudet mod at indehave de nævnte Drikkevarer er gjældende, naar Hensigten ikke er at drive Handel dermed.

Ligesaa bestemmes, at Forsendelse kan tillades af Mostdrikke (boissons de marc dites piquettes), som er fremstillet ved Udpresning i Vand af Druemost uden Tilsætning af Alkohol eller Sukker, saafremt saadanne Drikke er bestemt til private Personer for eget Brug (consommation familiale).

For Overtrædelse af disse Forskrifter indeholder Loven adskillige Straffebestemmelser, der ligeledes er anvendelige i Tilfælde af svigagtige Opgaver angaaende Afhentning af Drikkevarer.

Loven, som træder i Kraft 15 August førstk., er offentliggjort i „Journal Office“ fra igaar, hvoraf jeg tillader mig at oversende et Aftryk.

Fiume.

Fra fremmede Lande ankom i Ballast 4 norske Dampskibe dr. 3156 Ton, der afgik med Ladning til fremmede Lande. Bruttofragter Mark 49600.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 827 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe Kr. 192.71, af svenske Kr. 39.45.

Fragterne var meget lave og Skibsfarten lidet gunstig paa Grund af Mangel paa Udførsel, da det meste optages af det ungarske Skipsfartselskab Adria. Alene i de 3 sidste Maaneder var Bevægelsen lidt livligere formedelst bedre Fragter paa det sorte Hav.

De fire norske Dampskibe, der ankom hid, afgik med Trælaster til Frankrige. Dette er den største Exportartikkel, men til meget lave Fragter.

A. F. Luppis.

St. Thomas.

Aarsberetning dateret 30 September 1897.

Fra fremmed Sted ankom til Vicekonsulsstationen med Ladning et norsk Seilskib dr. 406 Ton og i Ballast 3 dr. 772 Ton.

Til fremmede Steder afgik med Ladning fra Vicekonsulsstationen 4 norske Skibe dr. 1 178 Ton. Bruttofragt £ 1 645. Erlagte Konsulatafgifter § 20.09.

Af norske Dampskibe ankom med Ladning et, dr. 411 Ton, Bruttofragt £ 196, der afgik i Ballast til Cuba. Erlagt Konsulatafgift § 7.35.

For Havari eller Ordre ankom 40 norske Sibe dr. 18 894 Ton.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 189 Ton, der afgik med Ladning, erlagt Konsulatafgift § 3.18, samt for Ordre 4 dr. 2 072 Ton.

Handelen paa St. Thomas er i Tilbagegang som paa alle andre Steder i Vestindien.

Vareindførselen beløb sig iflg. Toldkammerets Opgivende for Finantsaaret 1 April 1896 til 31 Marts 1897 til § 800 490. Den største Part heraf falder paa Import fra de Forenede Stater i Nordamerika: § 267 344 — og fra Storbritannien § 239 863; dernæst kommer fra Tydskland § 64 846, fra Frankrig § 50 964. Fra Norge er kun indført for § 560 (der falder paa Skibsredskaber § 529, 1 Colli Møbler § 15 og 1 Colli Liqueur § 16). Fra Sverige er slet Intet indført.

Med Hensyn til Varernes Art fordeler de sig for de væsenligere Vedkommende saaledes:

Bomuldsvarer § 106 286, hovedsagelig fra Storbritannien; Hvedemel § 56 128, hovedsagelig fra Nordamerika; Trælast § 12 773, hovedsagelig fra Do.; Stenkul § 122 221 fra Storbritannien og Nordamerika; Øl § 10 378, hovedsagelig fra Danmark; Vin og Cognac § 16 204, hovedsagelig fra Frankrig; Genever § 8 185 fra Holland; Tændstikker § 3 212, hovedsagelig fra Tydskland; Is 1 136 Tons § 1 136 fra Boston.

Skibsfarten paa St. Thomas besørgedes i samme Finantsaar 1896 af engelske Skibe 1 727, danske 207, tyske 151, hollandske 99, franske 74, amerikanske 49, norske 39, svenske 7, spanske 29 og forskellige Skibe 48, ialt 2 430 indgaaede Fartøier, af hvilke 381 var Dampskibe, hovedsagelig tyske, franske og engelske.

Fragtmarkedet. Iflg. Skibsmægleres Opgivende opnaaede skandinaviske Seilskibe her følgende Fragter: Fra Cap Haiti 45 sh. pr. Ton for Logwood til Kanalen for Order; fra Jamaica 28 sh. pr. Ton for Logwood til Kanalen f. O.; fra Jucatan coast 30 sh. pr. Ton for Logwood til Kanalen f. O.; fra Monte Christi 25 sh. pr. Ton net for Logwood til Ka-

nalén f. O.; fra St. Croix 20 sh. pr. Ton for Sukker i Sække til Kanalen; fra Puerto Rico 27 sh. pr. Ton for Sukker i Hogsheads til Kanalen, 18 Cents pr. 100 W. for Sukker i Hogsheads for direct port in United States.

Som bekendt er alle Havneafgifter i St. Thomas fuldstændig afskaffede for Skibe, der anløber Havnen for Ordre, for Kul, Proviant, Lægehjælp eller fragtsøgende. Lodsbenyttelse er optional. Paa alle Varer, der indføres til St. Thomas, erlægges en Afgift af 3 pCt. af Værdien — dog er Kul og enkelte andre Varer toldfrie.

Der paamønstredes i Aaret 1896 23 norske og 3 svenske Sømænd, og afmønstredes 18 norske og 1 svensk. Der fandt ingen Rømminger Sted. Det norske Krigsskib „Ellida“, Kaptein Schjøtt, besøgte St. Thomas Havn fra 7 til 15 December 1896.

Toldindtraderne paa St. Croix udgjorde iflg. de af Øvrigheden opgjorte statistiske Oplysninger for Finantsaaret 1895—96, ialt \$ 80 292.47 (imod \$ 91 977.75 i 1894—95). Deraf er indgaaende Told \$ 56 720.27 og udgaaende Told \$ 19 924.

Der indgik til St. Croix i samme Tidsrum 214 Fartøier (imod 241 i Aaret 1894—95).

Udførselen af St. Croix Hovedprodukter stillede sig i samme Tidsrum saaledes:

		Til Europa.	Til Amerika.	Tilsammen.
Sukker	Ø	7 414 057	14 039 728	21 453 785 imod 23 873 472 i 1894—95.
Rom	Gallons	50 835	52 521	103 356 imod 94 573 i 1894—95.
Mallas	„	0	275 999	275 999 imod 213 702 i 1894—95.

og Høsten betegnedes som en Middelhøst.

Den nu lige tilendebragte Sukkerhøst har været overordentlig god og stor, men de daarlige Sukkerpriser formindske det pekuniære Udbytte betydeligt.

Sundhedstilstanden paa begge Øer har som sædvanligt været ganske udmærket.

Konsulatets Adresse er nu Dronningens Gade 6, og Kontortid 8—11 og 1—4.

Waldemar Rusl.

Madrid.

Skrivelse fra Legationen dateret 24 Oktober 1897.

Den Kgl. Legation har herved den Ære at indsende 3 Exemplarer af „Gazeta de Madrid“ for den 1ste dennes, indeholdende et Kongl. Dekret angaaende Oprindelsesbevis og dets fremtidige Form.

Den illegale Handelstrafik med Spanien, som sættes igang, efterat Spanien havde ordnet sine commercielle Relationer med fem Magter, nødte det spanske Finantsministerium til, ved et senere Indseende med Paalideligheden af den Varesendingerne vedkommende Dokumentation, at controlere Angivelsen af de til Spanien indførte Varers egentlige Oprindelse. Saaledes fremkom Paabudet om Indtagelse i Oprindelsesbeviset af en Erklæring fra navngiven Fabrikant eller Producent.

For at fjerne de mange af dette Paabuds Gjennemførelse opstaaede Ulemper, og efter at man i Mellemtiden har fundet Midler, der sætte de spanske Toldmyndigheder istand til at efterspore den ovenfor paapegede Trafik og controlere, hvorvidt den betræffende Vare virkelig er tilvirket i det traktathavende Land, eller om den tilsniger sig dets traktatmæssige Begunstigelser, har Finansministeriet paany gjort Toldtarifens Disposicion XII til Gjenstand for passende Modifikationer.

Medens det saaledes i de hidtil gjældende Bestemmelser hed: „Oprindelsesbeviset bestaar i en for Produktionsstedets lokale Myndighed afgiven officiel Erklæring fra Producenten eller Fabrikanten eller en af ham bemyndiget Person etc. etc.“, defineres Oprindelsesbeviset i de nye Bestemmelser som „en officiel Erklæring, afgiven for eller forelagt Produktions- eller Vareexpeditionsstedets Øvrighed, som godtgjør, at de betræffende Varer er tilvirkede i selve Landet“.

I Finantsministeriets Generaltoldstyrelse fremholdt man derfor som den væsentligste Ændring, hvorpaa den udenlandske Handelsstands Opmærksomhed bør henledes, Bestemmelsen om, at Ansørslen af Fabrikantens eller Producentens Navn i det Oprindelsesbevis, som i Medhold af en etableret Kjøbmands Erklæring udfærdiges ved Stedets Øvrighed, for Fremtiden ikke er nødvendig. Øvrighedens Ret og Forpligtelse til før Certifikatets Udstedelse at overbevise sig om Rigtigheden af Deklarantens Udsagn ved Forelæggelse af troværdige Dokumenter forbliver derimod den samme.

Til Veiledning for Handelsstanden har Toldfunktionærernes Organ „El Eco de las Aduanas“ ladet offentliggjøre en i Overensstemmelse med Dekretets Indhold udarbejdet Model for Oprindelsesbevisets fremtidige Affattelse, som, uden officiel Karakter, af Finantsministeriet anbefales som paalidelig. Af nævnte Model tillader Legationen sig at vedlægge 5 Exemplarer. Det Kgl. Dekret træder ikraft fra den 1ste Januar næste Aar. Imidlertid ville alle før nævnte Datum presenterede og efter det nye System udfærdigede Certifikater uden Hinder blive godkjendte af de spanske Toldboder.

Hvad der i Henseende til Dokumentationen for Klipfisk-Forsendelser traktatmæssig er bestemt, staar selvfølgelig ved Magt.

(MODELO.)

CERTIFICADO DE ORIGEN.

Nos (Autoridad que expide el certificado) (nota 1.^a) *certificamos que:*

Mr. { Productor ó fabricante.
Apoderado del anterior. (Apoderado de Mr.)
domiciliado en } (Nota 2.^a)
Comerciante matriculado

domiciliado en calle de ha declarado ante Nos, bajo su responsabilidad, que las mercancías designadas à continuación son de origen y fabricación (nota 3.^a), conforme à las facturas fidedignas que nos han sido presentadas por el expedidor (nota 4.^a), y cuyas mercancías se destinan à (punto de destino en España) à la consignación de comerciante ó industrial en (domicilio en España).

Número y clase de bultos.	Marcas.	Numeración.	Peso bruto. — Kilogramos	CONTENIDO (nota 5.a)
Declarado así bajo mi responsabilidad. (Firma del declarante. (Nota 6 a) (Fecha y firma de la Autoridad que expida el certificado.) Visado consular. — Num. Visto en este Consulado para legalizar la precedente firma de la Autoridad. (Fecha, firma y sello del Consulado.) La validez de este certificado expirará meses después de la fecha del visado.				

Oversættelse.Formular.Oprindelsesbevis.

Jeg (den Myndighed som udfærdiger Certifikatet) (Anm. 1) bevidner, at

Hr. { Tilvirker eller Fabrikant.
Fuldmægtig for Foranstaaende (Fuldmæg-
tig for Hr.) } (Anm. 2)
Handlende indskrevet i Matrikelen

bosat i Gaden har erklæret for mig, under eget Ansvar, at de nedenfor opregnede Varer er af Oprindelse og Tilvirkning (Anm. 3) efter de paalidelige Fakturaer, der er forevist mig af Expeditøren

(Anm. 4), og hvilke Varer er destineret til (Destinationsstedet i Spanien) konsigneret til Handlende eller Industridrivende i (Bosted i Spanien.)

Kolliernes Antal og Slags	Mærker.	Nummer.	Bruttovægt. — Kilogram.	INDHOLD (Anm. 5.)
Saaledes erklæret paa mit Ansvar. (Den Erklærendes Underskrift (Anm. 6.) Datum og Underskrift af den Myndighed, som udfærdiger Certifikatet. Konsulatvisering No. Forevist i dette Konsulat til Legalisation af foranstaaende Underskrift af Autoriteten. (Datum, Konsulatets Underskrift og Segl.) Dette Certifikats Gyldighed udløber Maaned efter Visaets Datum.				

A n m æ r k n i n g e r.

A n m. 1. Oprindelsesbeviser kan udfærdiges af de Myndigheder, som hvert Land foreslaar eller opgiver som bemyndiget dertil, og om hvis Bemyndigelse General Tolldirektionen skal underrette de spanske Toldkamre. De kan ogsaa udfærdiges af de spanske Konsulater, naar disse dertil er særskilt befuldmægtiget.

A n m. 2. Man benytter den Formular, som passer ifølge den Erklærendes Stilling og udstryger de to Andre.

A n m. 3. Naar Certifikatet udfærdiges direkte af Tilvirkeren eller hans Befuldmægtigede skal Ordene „er af Oprindelse og Tilvirkning“ erstattes med Ordene „er af ^{min} hans Tilvirkning“.

A n m. 4. Ordene „efter de paalidelige Fakturaer, der er forevist mig af Expe-ditøren“, udgaar, hvis Erklæringen sker af Tilvirkeren eller Fabrikanten eller hans Fuldmægtig. Naar den udfærdiges af den Handlende, er det ikke nødvendigt at attestere Navnet paa Fabrikanten eller Tilvirkeren.

A n m. 5. Udtrykket „Indhold“ angaar Varernes Natur og Art. For Garn og vævede Varer skal udtrykkelig angives, om de er af Bomuld, Hamp eller Lin, Uld eller Silke, eller Blanding af disse Stoffe.

A n m. 6. Ordene „saaledes erklæret paa mit Ansvar“ benyttes ei i Tilfælde, hvor Certifikatet er begjæret af vedkommende Myndighed gennem skriftlig og undertegnet Andragende, efter de i hvert Land gjældende særlige Regler.

Bremen.

Lov om Havne- og Kanalafgifter i Bremen af 3die Juli 1897.

For Benyttelse af Havneanstalterne inklusive Forhavnen og Weserkaien i Bremerhaven gjælder efterstaaende Forskrifter og Tarifsatser:

§ 1. Havnepenge.

For Ophold i en af Havnene, Forhavnene eller ved Weserkaien, betales, hvis ikke Lovens § 2 kommer til Anvendelse:

1. Dampskibe paa 6800 Kbm. Netto-Rumindhold og derover:
 for en Liggetid af indtil 30 Dage inklusive pr. Kbm. Mk. —,30
 „ - - - 31 indtil 60 Dage inkl. - „ „ —,07
 „ hvert yderligere paabegyndt Tidsrum af 30 Dage pr. Kbm. „ —,02

Fragtdampskibe paa 6800 Kbm. Nettodrægtighed og derover, som atter forlader Weser tomme (d. e. uden Ladning og Passagerer) uden at have benyttet Kaiserhafens nye Sluse, erlægger kun de under No. 2 fastsatte Havnepenge.

2. Dampskibe paa over 170 Kbm. indtil 6800 (exkl.) Drægtighed:
 for en Liggetid indtil 60 Dage for hver paabegyndt 30 Dage pr. Kbm. Mk. —,07
 „ hvert yderligere paabegyndt Tidsrum af 30 Dage pr. Kbm. „ —,02

3. Seilskibe paa over 170 Kbm. Nettodrægtighed:
 for en Liggetid indtil 60 Dage for hver paabegyndt 30 Dage pr. Kbm. Mk. —,06
 „ hvert yderligere paabegyndt Tidsrum af 30 Dage pr. Kbm. „ —,01

4. Damp- og Seilskibe paa 40—170 Kbm. (inkl.) Nettodrægtighed:
 for en Liggetid indtil 15 Dage inklusive pr. Kbm. Mk. —,03
 „ hvert yderligere paabegyndt Tidsrum af 15 Dage pr. Kbm. „ —,01

5. Damp- og Seilskibe af under 40 Kbm. Nettodrægtighed:
 for en Liggetid indtil 15 Dage inklusive pr. Fartøi Mk. —,30
 „ hvert yderligere paabegyndt Tidsrum af 15 Dage pr. Fartøi „ —,15

6. Træflaader:
 for hvert paabegyndt Tidsrum af 15 Dage pr. Qv.m. Mk. —,03

7. Mudderfartøier, Mudderpramme og andre ikke til Gods- eller Personbefordring bestemte Fartøier:

for hver 30 Dages Liggetid, hvorunder de gjentagende kan gaa ind og ud,
Mk. 10

Liggetiden begynder med Dagen efter Indløbet i Forhavnen eller Anlægget ved Weserkaien.

Brøkdele af 0.5 Kbm. eller mere regnes for en fuld Kubikmeter, mindre Brøkdele derimod sættes ud af Betragtning.

Skibe, som for Reparation paa et ved Weser eller Geeste liggende Skibsværft eller Reparationsanstalt forlader en af Havnene (Forhavnene, Weserkaien) og efter paafølgende Udbedring gaar tilbage dertil, skal med Hensyn til Erlæggelse af Havnepenge ikke behandles som nyindløbende Skibe, men som om den nye Liggetid var en umiddelbar Fortsættelse af den tidligere. Det samme gjælder om Skibe, som er udløbet, men som før de har passeret Wesers ydre Tønde (Schlüsseltonne) vender tilbage forat komplettere Ladningen, for Isgang, Uveir eller lidt Havari.

§ 2. Lastepenge.

Skibe af enhver Størrelse, som klareres fra Steder ved Nedreweser tilsøs, heri indbefattet Havnene i Kappel og Langwarden (Søgrændse), samt fra Steder ved Oberweser eller Wesers Bifloder til Bremerhaven, eller fra Bremerhaven til en af de forannævnte Steder, erlægger, saafremt ikke Beregningen efter § 1 er gunstigere for dem, istedetfor de tariffmæssige Havnepenge for hver Ton (1000 Kg.) af Varer, der landsættes eller indtages fra Land, Mk. —, 10.

§ 3. Befrielse for Havne- og Lastepenge.

For Betaling af Havne- og Lastepenge fritages:

- 1) Slæbedampskibe, saafremt de ikke tjener til Befordring af Varer eller udenfor Søgrændsen (§ 2) til Befordring af Personer.
- 2) Dampskibe, som tjener til Personfart fra Bremerhaven paa denne Side af Søgrændsen.
- 3) Baade og Lægtare, som befare Weser paa denne Side af Søgrændsen og ikke landsætter eller fra Land modtager Varer, men overlader saadanne fra eller bringer Varer til andre Skibe (Hulks undtagen).
- 4) Skibe, som bringer Ballast fra denne Side af Søgrændsen til Skibene.
- 5) Skibe, som gaar ind og atter ud tomme uden at passere Søgrændsen.
- 6) Fartøier, som kun benyttes til Fiskeri.
- 7) Lodsfartøier, som kun tjener til dette Øiemed
- 8) Skibe, som er den bremiske Stats eller Rigets Eiendom.

Havnepengene ned sættes til Halvdelen for Skibe, som bringes til Værfterne eller andre Reparationsanstalter ved Weser eller Geeste og, i Forveien eller senere, ialt ikke opholder sig længere end 8 Dage i Havnen uden at lade eller losse Varer.

Det samme gjælder om Skibe, som, uden at losse eller lade, søger en af Bremerhavens Havne alene for at benytte Reparations- og Løfteanstalterne.

Skibe, som gaar tilsøs fra Bremen og dersteds har erlagt Havnepenge i Henhold til Lov af 14 Oktober 1888 om Benyttelse af Havnene i Byen Bremen vil, naar de ved Afgang tilsøs anløber Bremerhaven, erholde de i Bremen betalte Havnepenge fradraget de i Bremerhaven skyldige Havne- eller Lastepenge, saaat der kun bliver at erlægge det mulige Overskud af de sidstnævnte.

§ 4. Slusepenge.

Som Slusepenge erlægges for engang at gaa ind og ud gennem Sluserne for:

Skibe under 40 Kbm. Nettodrægtighed	Mk.	1
— fra 40—170 „ — inklusive	„	3
— - 170—350 Kbm. — — — — —	„	8
— - 350—1 000 „ — — — — —	„	20
— - 1 000—5 000 „ — — — — —	„	40
— - 5 000 „ — og derover	„	60

Dampskibe paa 6800 Kbm. Nettodrægtighed og derover, som erlægger de i § 1 No. 1 fastsatte Havnepenge, har ved Siden deraf ikke at erlægge Slusepenge.

Skibe, som forlader en af Havnene for at lægge sig ved et ved Weser eller Geeste beliggende Skibsværft eller Reparationsanstalt, har, naar de umiddelbart derfra vender tilbage til en af Havnene, ikke paany at erlægge Slusepenge for den derved forårsagede gentagne Ind- og Udgang gennem Sluserne. Det samme gjælder for Skibe, der direkte flytter fra en til en anden Havn i Bremerhaven.

Fri for Slusepenge er Skibe, som ikke har at betale Havne- eller Lastepenge; ligesaa de i § 1 under No. 6 og 7 anførte Fartøier.

§ 5. Lastepenge ved Geestebred den.

Til Anbringelse og Afladning af Varer ved højre Bred af Geeste afkræves for hver Ton (1000 Kg.) Varer, der landsættes eller modtages fra Land, Mk. 0.03, dog ikke mere end Mk. 1.50.

§ 6. Havnelodspenge.

For at bringe Skibe ind og ud:

for Skibe under 500 Kbm Nettodrægtighed	Mk.	6
„ — fra 500 til 1 000 „ — eksklusive	„	8

for Skibe fra 1 000 til 2 000 Kbm. Nettodrægtighed inklusive . . .	Mk. 12
" — - 2 000 - 3 000 " — — — — —	" 18
" — - 3 000 - 5 000 " — — — — —	" 25
" — - 5 000 - 7 000 " — — — — —	" 30
" — - 7 000 - 9 000 " — — — — —	" 35
" — - 9 000 Kbm. og derover . . .	" 40

Af Hensyn til et Skibs Størrelse og Bygningsmaade, saavel som om Natten, under Storm, Isgang etc, kan Havnemesteren bestemme, at ethvert Skib skal besættes med to Havnelodse, hvorfor erlægges et Tillæg af Halvdelen af ovenstaaende Satser.

§ 7. Forhaling af Skibe.

For Forhaling af Skibe erlægges:

for Skibe under 500 Kbm. Nettodrægtighed	Mk. 2
" — fra 500 1 000 " — eksklusive	" 4
" — " 1 000 til 2 000 " — — — — —	" 6
" — " 2 000 - 5 000 " — — — — —	" 8
" — " 5 000 - 9 000 " — — — — —	" 10
" — paa 9 000 Kbm. og derover	" 12

For at føre Skibe til Weserkaien og Afhentning derfra beregnes som for en Forhaling.

Skibe, der forhaler for at regulere Kompasserne eller probere Skruen, samt Skibe, der lodses ind og ud af en med Havnen forbundet Tørdok, betaler det dobbelte af ovennævnte Satser.

Naar et Skib under sit Ophold i Havnen allerede engang er forhalet efter Havnemesterens Ordre, uden at dette tillige er forlangt af Skipperen eller hans Befuldmægtigede, skal enhver yderligere af Havnemesteren alene anordnet Flytning foretages gratis af Havnelodserne.

§ 8. Baadhjælp.

For de under Skibenes Ind- og Udgang ved Anvendelse af Baade eller Liner ydede Hjælp betales:

for Skibe under 500 Kbm. Nettodrægtighed	Mk. 5
" — fra 500 til 1 000 " — eksklusive	" 10
" — - 1 000 - 2 000 " — — — — —	" 15
" — - 2 000 - 3 000 " — — — — —	" 20
" — - 3 000 - 4 000 " — — — — —	" 30
" — - 4 000 - 9 000 " — — — — —	" 40
" — - 9 000 Kbm. og derover	" 50

For Hjælp ved Anvendelse af Baade og Liner ved Skibenes Henlæggen til Weserkaien og Afhentning derfra beregnes Halvdelen af ovennævnte Satser.

Hvis Baadhjælpen i overordentlige Tilfælde, om Natten, under Storm, Isgang etc., er forbundet med usædvanlige Vanskeligheder, kan efter Havnemesterens Skjøn en forholdsvis Forhøjelse af Taxten indtil Halvdelen af ovennævnte Satser indtræde.

§ 9. Lagerleie.

For Varer, som lagres mere end 15 Dage paa Kaien, betales i Lagerleie: for hver 20 Kv.m daglig Mk. 0.05

For Varer, som lagres paa de under Havnemesterens Forvaltning staaende Lagerpladse:

for hver 20 Kv.m og hvert paabegyndt Tidsrum af 30 Dage Mk. 1.

§ 10. „Unrat“gebyrer (Gebyrer for Affald fra Skibe).

Som „Unrat“gebyrer erlægges:

a) Seilskibe og Slæbebaade:

for Skibe under 500	Kbm. Nettodrægtighed	Mk. 1
„ — fra 500 til 1 200	„ — eksklusive	2
„ — - 1 200 - 3 000	„ — —	3
„ — - 3 000 - 5 000	„ — —	5
„ — - 5 000 - 9 000	„ — —	8
„ — - 9 000 Kbm. og derover		11

b) Dampskibe:

for Skibe under 2 000	Kbm. Drægtighed	Mk. 8
„ — fra 2 000 til 4 000	„ Nettodrægtighed eksklusive	15
„ — - 4 000 - 6 000	„ — —	25
„ — - 6 000 - 8 000	„ — —	35
„ — - 8 000 - 9 000	„ — —	45
„ — - 9 000 Kbm. og derover		60

Disse Gebyrer erlægges kun af de Seil- eller Dampskibe, som paa Ind- eller Udreisen passere Sørgrænsen.

§ 11.

Gebyret for Løftning af Gjenstande er 25 Pfennig pr. Ton (1 000 Kg.), hvorved Brøkdelen af en Ton regnes for en hel.

Foruden dette Gebyr opkræves:

a) ved Benyttelsen af Scheerenkranen:

for Laster under 5 Ton	Mk. 30
„ — fra 5—10 „ eksklusive	50

for Laster fra 10—15 Ton eksklusive	Mk. 75
” — - 15—20 ” —	100
” — - 20—25 ” —	150
” — - 25—30 ” —	200
” — - 30—35 ” —	250
” — - 35—40 ” —	300
” — - 40—45 ” —	350

b) ved Benyttelse af den store Dampdreiekran:

for Laster under 30 Ton	Mk. 200
” — fra 30—35 ” eksklusive	250
” — - 35—40 ” —	300
” — - 40—45 ” —	350
” — - 45—50 ” —	400
” — - 50—55 ” —	500
” — - 55—60 ” —	600
” — - 60—65 ” —	700
” — - 65—70 ” —	800
” — - 70—75 ” —	900

c) Ved Benyttelse af de transportable Dampkraner, Udgifterne ved Kranernes Betjening ved Kranpersonalet.

d) Ved Benyttelse af Haandkranerne, de Arbejderes Løn, som betjener Kranerne.

Benyttes de transportable Dampkraner eller Haandkraner til direkte Omladning af Varer eller Ballast fra Skibet i Jernbanevogn eller fra Jernbanevogn til Skibet, erlægges foruden de i c og d nævnte Afgifter for enhver paa- eller aflæst Jernbanevogn indtil 10 000 Kg. Bæreevne kun Mk. 0.50 i Kranpenge. For større Jernbanevogne indtræder en tilsvarende Forhøielse af Kranpengene.

§ 12.

Benyttelsen af Løfteindretningerne finder kun Sted under Opsigt af Havnebygningsinspektionen. Andragender om Benyttelse deraf maa rettes skriftlig til nævnte Myndighed med Angivelse af den Vægt, der skal løftes. Rekvirenten er ansvarlig for rigtig Angivelse af Vægten. Enhver Løfteindretning maa kun belastes indtil den paa samme angivne Bæreevne. Om at erholde Liggeplads ved en Løfteindretning har Skibsføreren at henvende sig til Havnemesteren.

§ 13.

Det er Brugerens Sag at befæste de Gjenstande, som skal løftes, til Kranernes Kjeder, ligesaa at levere dertil nødvendige Tonge og Kjeder.

De Gjenstande, der skal løftes, maa bringes lodret under den frit hængende Krankjede. Slæbning af Varerne mod Siden ved Hjælp af Kranerne er paa det strengeste forbudt.

§ 14.

De i § 11 opførte Gebyrer erlægges inden 3 Dage efter Benyttelsen af Løfteindretningerne til Havnebureauet.

§ 15.

Denne Lov træder i Kraft samtidig med Aabningen af de nye Havneanlæg i Bremerhaven. Tidspunktet bestemmes af Direktionen for Havne og Jernbaner.

St. Petersburg.

I Skrivelse til Udenrigsministeren af 7de Oktober 1897 har Hs. Maj. Legation i St. Petersburg meddelt, at der nylig i Rusland er udkommet en Forordning, hvorved Begrebet „Cabotage“, der hidtil efter russisk Lov kun har omfattet Transporten mellem to ved samme Hav liggende russiske Havne udstrækkes til ogsaa at omfatte Transporter mellem russiske Havne, liggende ved forskellige Have. Ogsaa denne nye Form af Cabotage vil fra 1 Januar 1900 blive forbeholdt russiske Undersaatter og de under russisk Flag farende Skibe, alene med Undtagelse af Transport af Salt fra Havne ved det azowske og sorte Hav til Havnene ved Østersøen.

Til nærmere Forklaring af disse Bestemmelser har Legationen indsendt et Uddrag af den russiske Handelslovbog, hvoraf Følgende indtages Oversættelse:

Art. 138. Retten til at heise russisk Handelsflag, som udelukkende tilkommer russiske Undersaatter, finder Anvendelse.

1) paa russiske Handelsselskaber, hvis Bestyrelser og Bankkontorer befinder sig i Rusland;

2) paa lovlig grundede Handelshuse, saafremt en af Hovedadministratorerne, der har Ret til at undertegne, er russisk Undersaat, og

3) paa Personer, der i Fællesskab har bygget eller kjøbt et Skib, hvis Hovedkompagnon er russisk Undersaat.

Om Handelsskibsfart. Hovedstykke 1.

Art. 183. Retten til at befatte sig med Befordring af Varer, andre Transporter og Personer paa søgaaende Skibe tilkommer russiske Undersaatter af enhver Stand, ligesom Udlændinge, undtagen i de i følgende Artikel nævnte Tilfælde (Anmærkning: angaar specielt Bestemmelser om Farten i Suezkanalen).

Art. 184. Retten til Cabotageskibsfart, d. e. Befordring af Varer og Personer fra en russisk Havn til en anden liggende ved samme Hav, tilstaaes udelukkende russiske Undersaatter og Skibe, der seiler under russisk Flag.

Anm. 1. Som Cabotageskibsfart ansees ikke Reiser til russiske Havne, der ligger ved andre Havne, f. Ex. fra en Havn ved det sorte eller hvide Hav til en Østersøhavn og omvendt.

Anm. 2. Det tilstaaes Generalguvernøren i Amurgebetet forsøgsvis for en Tid af 10 Aar fra 17 Mai 1888 at tillade Fremmede Cabotage i Amurgebetets Rayon og belaste dem med specielle Afgifter.

Art. 190. Paa russiske Skibe maa som Matroser kun ansættes Udlændinge indtil en Fjerdedel af Mandskabets hele Antal med Undtagelse af Tilfælde, hvor Antallet af fremmede Matroser er fastsat ved specielle Handelsbestemmelser og Traktater. Skibsførerne maa altid være Russere.

Anm. Undtagelsesvis er det, i Strid med den i denne Artikel indeholdte almindelige Bestemmelse, i 1868 indtil Videre tilladt at anvende Udlændinge som Førere, Styrmand og Matroser paa russiske Skibe uden Indskrænkning i Antallet. Samtidig er bestemt, at der til Forøgelse af Fondet til Uddannelse af Matroser i Rusland og til Fordel for Navigationsskolerne skal paalægges Skibsredere, paa hvis Skibe over $\frac{3}{4}$ af Mandskabet er Fremmede, et aarligt Gebyr af 25 Rubel for hver overtallig ansat Udlænding over $\frac{3}{4}$. Dette Gebyr erlægges til vedkommende Toldkammer, eller hvor saadanne ikke findes, til Hovedbestyrelserne, før Skibet forlader Havnen, ved Skibslistens Overgivelse til Føreren.

Havre.

Skrivelse dateret 18 November 1897:

Herved har jeg den Ære at indberette, at der for det franske Deputeretkammer er fremsat Forslag om Forhøjelse af Told paa Træuld fra Fr. 0.75 i Tarif Général og Fr. 0.50 i Tarif Minimum pr. 100 Kg. til henholdsvis Fr. 2.00 og Fr. 1.50. Forslaget motiveres ved, at de franske Fabriker ikke længere kan fortsætte Konkurrancen med Udlandet, da Raastoffet ved Import til Frankrige erlægger næsten ligesaa høi Told som det færdige Produkt eller Fr. 0.45 efter Tarif Général og Fr. 0.30 efter Minimumstariffen pr. 100 Kg. Hertil kommer, at Administrationsudgifter, Skatter og Arbeidsløn er betydelig høiere i Frankrige end i de Lande, hvis Fabrikat i denne Henseende konkurrerer med fransk Tilvirkning.

Importen af Træuld til Frankrige stillede sig i 1896 saaledes: Fra Belgien 2 030 000 Kg., fra Tyskland 40 700 Kg. og fra andre Lande 2 100 Kg. eller tilsammen 2 073 800 Kg. En stor Del af de fra Belgien indførte Kvanta antages at være Transitgods fra Norge og Sverige.

Som Tegn paa den tiltagende protektionistiske Tendens kan ogsaa i denne Forbindelse anføres, at der til Deputeretkammeret ligeledes er indkommet Forslag om Indførelse af Told paa forskjellige ved Papirfabrikationen benyttede Raastoffe, der nu under Fællesbetegnelsen Affald („drilles“) importeres toldfrit. Forslaget gaar ud paa at ophæve Udtrykket Affald („drilles“) og at indføre følgende Toldsatser:

- | | |
|---|-----------------------|
| 1. For gammelt Tougværk, Hyssing, tjæret eller ikke | Fr. 10 00 pr. 100 Kg. |
| 2. Klude af Lin, Bomuld eller af alle andre Slags
Textilvarer, hvide eller blegede | „ 10,00 - 100 „ |
| 3. Klude af Lin, Bomuld etc. af alle Slags Kolører
uden Blanding af hvide Klude | „ 5.00 - 100 „ |
| 4. Gammelt Papir af alle Sorter, deri indbefattet
gamle Aviser, gamle Publikationer, Afskjæringer
og Karton | „ 5.00 - 100 „ |
| 5. Klude og Uld uden Blanding | „ 15.00 - 100 „ |

Hensigten med dette Lovforslag er at beskytte den franske Kludeindustri's Interesser. Forslagsstilleren udtaler ogsaa, at man ved forøget Anvendelse af gode franske Klude vilde erholde bedre og varigere Papir, idet Papir, tilvirket med betydelig Tilsætning af Træmasse, Alfa etc. hurtigt bliver gult og let ødelægges.

Til Slutning tillader jeg mig at bemærke, at begge Lovforslag er blevet oversendt til Toldkommissionen til Behandling.

Island.

De forenede Rigers Generalkonsul i Kjøbenhavn har indsendt Afskrift af følgende Skrivelse fra Vicekonsulen i Eskefjord, C. D. Tulinius, af 14 Oktober 1897 om Sildefisket ved Island, stilet til en Privatmand.

Desværre er jeg bange for, at mine Oplysninger ikke have saa stort Værd, som jeg ønskede, da jeg mest maa bygge dem paa min egen Erfaring og Hukommelse, idet de officielle Tabeller indtil 1882 ere meget upaalidelige, og hvad Sildefiske angaar efter min Mening kun vildledende. Tolden paa Sild blev først indført i 1882, og lader jeg fra Aarene derfra til 1896 hermed følge nøjagtig Tabel over den Sild, som i dette Tidsrum blev fisket her i Søndre-Müll-Syssel (Fjordene Eskefjord (Reydarfjord) og Faskruds-fjord), som ogsaa for de sidste 13—14 Aar saagodtsom har været den eneste vigtige Fiskeplads paa Østlandet; desuden er der enkelte Aar fisket betydeligt paa Øfjord paa Nordlandet.

Hvad det angaar, om Sildefiskeriet her paa Island er periodisk, da vil jeg absolut besvare dette Spørgsmaal bekræftende, hvilket ogsaa Tabellen udviser. Kun er det meget forskjelligt, over hvor lang Tid Perioderne strække sig, oftest 3—7 Aar, og aftager da Sildemængden hvert Aar gradvis, indtil der ingen Sild er, hvilket dog sjældent har holdt for Østlandets Vedkommende mer end et Par Aar. Undertiden gaar Fiskeriet gradvis opad, som før 1895, hvorefter saagodtsom intet Fiskeri var allerede det næste Aar. Her maa jeg imidlertid indskyde den Bemærkning, at man ikke nøiagtig kan drage nogen Slutning om Sildemængden af, hvad der fiskes, thi der har ofte været Sild uden at der har været fisket her paa Island, da det meget kommer an paa Priserne i Udlandet, med hvilken Kraft Fiskeriet bliver drevet, desuden har Vind og Veir megen Indflydelse paa Sildens Gang, og tidt staar den tæt lige klods til Kysten, men forhindres i at komme ind af de i Efteraarstiden saa hyppige kolde Nordenstorme, og selv om den kommer ind i de dybe Fjorde, bliver den tidt staaende i maanedsvis i Dybet, hvor den ikke kan fanges. Til Tider forhindrer Grønlandsisen i maanedsvis al Fangst, og endelig er det min Overbevisning, at selv om Silden i massevis staar udenfor Fjordene, gaar den ikke ind, hvis Fjordene er uden „Aat“ (det norske Ord for Sildens Føde).

Før 1877 var der nogle Aar, som der fiskedes ikke ubetydeligt af Sild her paa Østlandet. Silden var da i rigelig Mængde, men faa, der drev Fiskeriet, der dengang kun kjendtes og dreves af Nordmænd; dette var saa vidt jeg erindrer Aarene 1866—1869; derpaa fiskedes der kun lidt indtil 1878, da Østlandets bedste Periode begyndte og varede lige til 1885.

Fiskeriet Høsten 1896 og Vinteren derpaa var meget ringe, og fandtes der ingen Sild efter medio October, og det lidet, der fiskedes, blev fisket fra 10 Septbr. til medio October.

Fiskepladsene paa Island er for Øieblikket Øfjord paa Nordlandet og paa Østlandet hovedsagelig Eskefjord med Reydarfjord og Faskrudsford og for en ringe Del Seydisfjord, Mjåfjord og Nordfjord.

Silden kommer i Regelen hertil Østlandet nordfra og er i den senere Tid sædvanlig først bleven bemærket paa Nordfjord, som ligger lige nordenfor Eskefjord.

P. S.

Vedlagt følger endvidere en Tabel over den Sild, som er fisket i hele Island i Aarene 1886 til 1895 inclusive. For flere Aar har jeg ikke kunnet faa Oplysninger.

Carl D. Tullinius.

Tabel over den Sild, som er fisket i hele Island i Aarene
1886 til 1895 inclusive.

Aar.	Tønde.	Anmærkning.
1886 . . .	25 006	
1887 . . .	8 727	
1888 . . .	2 681	
1889 . . .	7 366	
1890 . . .	14 647	En Tønde er 120 Liter.
1891 . . .	42 232	
1892 . . .	21 867	
1893 . . .	28 307	
1894 . . .	29 000	
1895 . . .	88 560	

Tabel over den Sild, som fra 1882 til 1896 inclusive er fisket
i Søndre-Müll-Syssel (Mjåfjord, Nordfjord, Eskefjord med
Reydarfjord og i Faskrudsford) udført fra Eskefjord.

Aar.	Tønder,	Anmærkninger.
1882 . . .	44 018	
1883 . . .	39 262	
1884 . . .	34 442	
1885 . . .	31 245	
1886 . . .	15 612	
1887 . . .	5 573	En Tønde er 120 Liter.
1888 . . .	1 233	
1889 . . .	1 557	
1890 . . .	7 178	
1891 . . .	29 243	
1892 . . .	16 281	
1893 . . .	21 444	
1894 . . .	22 190	
1895 . . .	60 129	
1896 . . .	17 429	Heraf fiskedes ca. 10 000 Tdr. i Fortsættelse af Fi- skeri 1895, d. v. s. i Ja- nuar og Februar 1896.

Quebec.

Efter Meddelelse fra Konsulen har Canadas Regjering besluttet at indbefatte Norge i de Lande, der skal nyde godt af Fordelene ved den nye gjensidige canadiske Toldtarif. Samtidig har Konsulen indsendt en af den canadiske Toldstyrelse udstedt Meddelelse til Exportører, indeholdende Følgende:

Canadas Toldtarif for 1897 bestemmer, at

Sect. 17. „Naar noget Lands Toldtarif indrømmer Canadas Produkter Adgang paa Betingelser, der i det Hele taget er ligesaa gunstige for Canada som den heromhandlede gjensidige Tarifs Bestemmelser er for de Lande, hvorpaa den kan faa Anvendelse, skal Artikler, der frembringes, produceres eller fabrikeres i saadant Land, ved direkte Indførsel derfra, kunne toldbehandles ved Indførsel, eller udtages af Oplag til Konsumtion i Canada. efter de nedsatte Toldsatser, der gjælder efter den gjensidige Tarif, som anført i Tillæg D til denne Lov.“

„Tillæg D til den gjensidige Tarif lyder saaledes: For alle Produkter af Lande, der er berettiget til Fordelene af denne gjensidige Tarif i Henhold til Section 16, skal de under A opførte Toldsatser nedsættes som følger:

Fra og med 23 April 1897 til og med 30 Juni 1898 skal Nedsættelsen i alle Tilfælde være $\frac{1}{8}$ af den i A fastsatte Told, og den Told, der skal hæves, afkræves og betales, skal være $\frac{7}{8}$ af den i A fastsatte Told.

Fra og med 1 Juli 1898 skal Nedsættelsen i ethvert Tilfælde være $\frac{1}{4}$ af den i A fastsatte Told, og den Told, der skal hæves, afkræves og betales, skal være $\frac{3}{4}$ af den i A fastsatte Told.

Dog saaledes, at disse Nedsættelser ikke skal gjælde for følgende Artikler, og at disse Artikler i ethvert Tilfælde skal svare den i A nævnte Told, nemlig Vin, Malt, Likør, Brændevine, spirituose Drikkevarer, flydende Medicin og Artikler indeholdende Alkohol; Sukker, Molasse og Syrup af alle Slags, produceret af Sukkerrør eller Hvidbeter; Tobak, Cigarer og Cigaretter.“

Følgende Bestemmelser er bifaldt af Toldministeren den 9 Juli 1897:

„Personer, som indklarerer Varer i Henhold til den canadiske gjensidige Tarif af 1897, maa levere særskilt Faktura for de Varer, der er berettiget til saadan Indklarering, med en vedheftet Erklæring fra Exportøren eller hans Agent, afgivet for en Notarius Publicus, eller en Commissioner for taking oaths, eller den fornemste Kommunelembedsmand i en By, eller en britisk Konsul, eller Præsidenten eller Sekretæren for et Handelskammer, angaaende Varernes Oprindelse og Værdi, efter den nedenfor foreskrevne Formular.“

Anvisning for Exportører.

Hvis Fakturaer er udstedt til lavere Priser for Varer, der exporteres direkte til Canada, end hvad der paa den Tid og det Sted er den rette Markeds-

værdi for saadanne Varer, naar de sælges til Forbrug i det Land, hvorfra de udføres, skal i alle saadanne Tilfælde Fakturaerne ogsaa klart udvise, enten i en særskilt Rubrik eller som Tillæg, hvad der er den rette Markedsværdi som nævnt for de deri beskrevne Varer.

Formular for Deklaration.

I, the undersigned,..... (partner or duly authorized agent of the firm of)..... of..... do solemnly and truly declare that the articles described in the annexed invoice (marked.....) shipped to..... per..... in packages as detailed below are *bonâ fide* the produce or manufacture of.....; that the said invoice contains a full and true statement of the fair market value when sold for home consumption of the said goods at the time and place of the exportation thereof direct to Canada; that such fair market value includes any bounties, drawbacks, royalties, rents or charges that may have been or are expected to be allowed or paid on the said goods, or is payable on patent rights or because of the lease of such goods, or for the right of using the same, and that no different invoice or account thereof has been or will be furnished to anyone by me or on my behalf.

No. and Description of packages.	Marks.	Numbers.	Description of goods.

Subscribed and declared this day of 189
at.....

before me ..
..... } (Signature.)

Havre.

Skrivelse dateret 24 November 1897.

Efterat det var kommet til min Kundskab, at der var fremkommet Klager over visse i Bordeaux' Havn raadende Misforhold, særskilt foranledigede ved at Fartøier, som der lossede Trælast, uden Grund blev opholdt, saa anmodede jeg de forenede Rigers konstituerede Vicekonsul paa Stedet om at indhente og hertil indsende Oplysninger i Sagen.

Vicekonsulen har i Anledning heraf nærmere angivet Arten af disse Misforhold, som han finder beror dels paa Havnens Beskaffenhed, dels paa Omstændigheder af anden mere tilfældig Natur.

Efter hvad der saaledes er oplyst, er Bordeaux' Havn kun paa Garonnes venstre Bred forsynet med Kaibygning, medens Floden paa høire Side begrænses af den naturlige Strand, hvor de fleste og vigtigste Trælastimportører har sine Oplagstomter. Da Afstanden mellem den Del af Havneomraadet, hvor de store Fartøier har sine Losningspladse, og nærmeste Bro over Floden er ganske betydelig, finder Importørerne, at det er hensigtsmæssigst at lade Losningen foregaa ved Hjælp af Prammer under Fartøiernes Forankring paa Floden. Som en Følge af den stærke Strøm, der især er følelig ved Springtid, maa Losningen ikke sjelden afbrydes, da Prammene ikke kan ligge rolig ved Fartøiets Side. Sker Udlosningen derimod ved Kai, saa kan man, skjønt Strømmen i Almindelighed der er lige stærk, forstærke Fortøjningerne og derved undgaa de af Strømsætningen forårsagede Afbrydelser. Selv ved Kaierne kan imidlertid Losningen ikke uforstyrret fortsættes, da Havnemyndighederne somoftest paabyder Forhalinger af de der fortøjede Fartøier. Endskjønt Forhalinger udføres af Havnebetjeningen, kan Losningen naturligvis ikke fortsættes; hertil kommer, at Forhalingsafgiften er ganske betydelig og forhøies end yderligere, dersom Forhalingen finder Sted om Natten, eller Fartøiet skal skiftes fra den ene Zone til den anden.

Naar Losningen sker ude paa Floden, stuves Lasten, som ovenfor nævnt, i Prammer, i hvilke den siden føres til vedkommende Importørs Oplagstomter. Disse Pramme tilhører Personer, der har sluttet sig sammen til Beskyttelse af sine fælles Interesser. Da Overenskomst om Lastens Transport fra Fartøiet afsluttes af Importørerne og Prameierne uden Skibsførernes Mellemskomst, saa bliver i enkelte Tilfælde Skibsførerne underkastet de førstnævntes Godtykke.

Paa Grund af en gammel, paa nu forandrede lokale Forhold beroende Coutume er det blot tilladt at have saadanne Pramme fortøjet ved den ene af Fartøiets Sider. Til Paaskyndelse af Losningen kan man vistnok paa visse Betingelser erholde Havnemyndighedernes Tilladelse til at fortøje Prammer ved begge Sider af Fartøiet; men denne Afbigelse fra Skik og Brug giver Prameierne Anledning til at forhøie sine Fordringer, og de er ikke villige til at modtage Last fra begge Sider af Fartøiet uden til Gjengæld at erholde særskilt, temmelig høi Godtgjørelse, som Skibsførerne, som de mest interesserede, i at Losningen sker hurtig, saaledes maa betale.

Losningen forsinkes ogsaa derved, at Importørerne og Prameierne ikke holder tilstrækkelig Arbeidsstyrke i Prammen for Lastens Modtagelse og Stuvning. Paa hver Pram findes nemlig i Almindelighed kun én Mand, der imidlertid ikke rækker med det nødvendige Arbeide.

Dersom der siden opstaar Tvist mellem Importørerne og Skibsførerne angaaende Erstatning for Overliggedage, henskydes Sagen sjelden til Domstol paa Grund af de dermed forbundne Omkostninger, men afgjøres i Almindelighed ved Forlig mellem Parterne, hvorved i de fleste Tilfælde Godtgjørelse erholdes for Størstedelen af Overliggedagene. Dette sker imidlertid kun, naar Liggedagenes Antal enten er udtrykkelig fastsat i Certepartiet eller paa anden Maade begrænset, medens i Mangel af lignende betryggende Bestemmelser Skibsførernes Stilling bliver særdeles ufordelagtig.

En anden Foranledning til Misnøie opstaar ved den Maade, hvorpaa Importørerne kontrollerer, at Kvantiteten af den udlossede Last stemmer overens med Certepartiets Bestemmelser. Tællingen af Lasten udføres nemlig af Personer, der ofte savner den fornødne Competence og heller ikke indehar en saadan Stilling, at deres Udtalelser er hævet over al Tvivl. Naar derfor, — hvad der ofte indtræffer, — Tvist opstaar som en Følge af Underskud i det leverede Trælastparti, har imidlertid disse Personers Udsagn Beviskraft. Der kan ikke let blive Spørgsmaal om Omtælling af Lasten, dels paa Grund af de dermed forbundne Omkostninger dels paa Grund af de Vanskeligheder, som denne Handling vilde frembyde, naar Varen allerede var ført til Importørernes Oplagssteder, hvorfor Tvisterne vanlig kommer til at afgjøres til Importørernes Fordel.

Vicekonsulen tilføier, at, endskjønt det ved Trælastbefragtninger til Bordeaux, sædvanlig stipuleres, at 100 Standard skal losses pr. Dag, eller ogsaa Liggedagenes Antal begrænses, disse Bestemmelser alligevel paa Grund af anførte Misforhold sjelden opfyldes; Fartøjerne udsættes istedet i Regelen for Ophold og andre Ulemper, som man kunde have Grund til at fordre fjernet i en Havn af saa stor Betydning som Bordeaux.

Indhold: **Bremen** S. 790. — **Fiume** S. 784. — **Havre** S. 781, 782, 783, 797 og 803. — **Island** S. 798. — **Madrid** S. 787. — **Quebec** S. 801. — **Rio de Janeiro** S. 765. — **St. Petersburg** S. 796. — **St. Thomas** S. 785.

Beretninger om Handel og Skibsfart.

Uddrag af Aarsberetninger fra de forenede Rigers Konsuler
for 1896 m. M.,

No. 20.

udgivet ved Departementet for det Indre.

1897.

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

Algier.

Aarsberetning modtaget i December 1897.

Norske Skibe.	Med Ladning.		i Ballast.		Tilsammen.				Bruttofragter.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	Fres.
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	4	1 918	-	-	4	1 918	-	-	57 250
- Norge til Vicekonsulsstationerne	2	732	-	-	2	732	-	-	15 300
- Sverige til Hovedstationen	1	700	-	-	1	700	-	-	16 800
- Sverige til Vicekonsulsstationerne	1	1 358	-	-	1	1 358	-	-	16 500
- andre Lande til Hovedstationen	6	5 733	-	-	6	5 733	-	-	68 525
- andre Lande til Vicekonsulsstationerne . .	5	5 366			16	16 500	-	-	52 530
Ialt	19	15 807			30	26 941	26	24 759	226 905
II. Afgaaede.									
Til andre Lande fra Hovedstationen	4	3 805	7	4 546	11	8 351	-	-	17 720
» andre Lande fra Vicekonsulsstationerne . .	15	16 131	4	2 459	19	18 590	-	-	162 425
Ialt	19	19 936	11	7 005	30	26 941	26	24 759	180 145

For Havari eller Ordre ankom 2 Skibe dr. 2 408 Ton.

Af svenske Skibe ankam 13 dr. 14 418 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedstationen frcs. 636.00, ved Vicekonsulaterne frcs. 1 497.45, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 748.70. Af svenske Skibe ved Hovedstationen frcs. 238.40, ved Vicekonsulaterne frcs. 883.45, hvoraf tilfaldt Konsulen frcs. 441.75. Ialt tilfaldt Konsulen frcs. 2 064.85. Expeditionsafgifter, norske frcs. 53.70, svenske frcs. 46.00, fælles frcs. 84.00.

Af norske Skibe ankom til Algier 11 dr. 8 351 Ton, Oran 8, 6 063 Ton, Bougie 1, 1 358 T., Philippeville 1, 1 358, Bône 7, 7 276 Ton, Sfax 2, 2 535 T.

Derhos ankom til Havne i Distriktet, hvor Konsuler ikke er ansat: Norske Skibe Beni-Saf 1, 1 056 T., Tunis 4, 3 784 T., svenske 7, 6 192 T.

Ialt ankom saaledes til Distriktet 35 norske* Skibe dr. 31 781 T. og 20 svenske dr. 20 610 Ton.

Der ankom i 1894 24 norske Skibe dr. 15 645 T., 1895 31, 25 658 T., 1896 35, 31 781 T.

Seilskibenes Antal er stærkt aftaget, grundet paa, at Istransporterne fra Norge, der før udelukkende besørgedes af Seilskibe og udgjorde disses fornemste Virksomhed paa dette Distrikt, nu stedse mere sker ved Dampskibe. Stedse mere udelukkes Seilskibe fra Befragtning af Træ saavel fra Østersøen som det sorte Hav og Havne. Kun i Træfrakterne fra Nordamerika er endnu ingen Konkurrence iagttaget fra Dampskibenes Side, men denne Fart foregaar fremdeles med østerrikske og italienske Seilskibe.

Af de norske Skibe kom 4 med Træ fra Sverige, 2 med do. fra Finland, 1 med do. fra Rusland (Hvidehavet), 1 med do. fra Rusland (Sortehavet), 1 med do. fra Italien, 1 med do. fra Canada, 6 med Is fra Norge, 1 med Stenkul fra England, 2 med div. Stykgods i Maanedsfragt, 11 i Ballast.

Fragterne i 1896 viste saa mange og pludselige Forandringer, at det er vanskeligt, om ikke umuligt, at fælde nogen almindelig Dom derover.

Saaledes betaltes eksempelvis et norsk Dampskib fra Brevig til Algier med Is i Mai Maaned frcs. 17 pr. Ton, men fik ved en anden Reise i August fra Christiania til Algier med Is frcs. 30 pr. Ton. I September befragtedes Dampskibe med Is fra Christiania til Algier for 25 frcs. pr. Ton.

Fragterne fra Østersøen til Distriktet vekslede mellem 55—65 frcs. pr. Pth. Std.; fra det sorte Hav mellem 12—14 sh.

Kulsatserne fra England til Algier var i Begyndelsen af Aaret saa lavt nede som ved 6.50—6.75 frcs. pr. Ton, en Fragtsats, som umulig turde give nogen Fortjeneste. Efterhaanden steg de til frcs. 7, 7.50 og 8, hvilke sidste Tal angiver de normale Fragter i de sidste Aar for kulførende Dampskibe fra Wales og Skotland.

Direkte Returfragt til de forenede Riger har intet af vore Skibe erholdt, men mange af dem har i Distriktets Havne faaet fulde Laster til andre Lande. Allerede i foregaaende Rapport er paapeget, at Bône ofte giver Anledning til at faa Udfragt. Ikke mindre end 9 af vore Skibe fik dersteds saadan i 1896, hvoraf 2 svenske og 7 norske, alle Dampskibe.

Udfragt fra Oran fik et svensk og 4 norske Dampskibe. Exportartiklerne derfra er Alfa og crin vegetal, fra Bône især Fosfat, Jernmalm og Korkebark.

Fra norsk Fartøi afmønstredes 1 Mand.

Hele Søfarten paa Algerien, eksklusive Kystfarten, opgives til 1 654 ankomne Skibe dr. 895 618 Ton, hvoraf med Last 1 194, 652 751 Ton. Af de ankomne var engelske 442, 462 138 T., franske 375, 144 558 T., tyske 57, 75 665 T., spanske 368, 58 992 T., belgiske 30, 26 984 T., italienske 231, 26 937 T., hollandske 18, 21 853 T., danske 22, 20 151 T., russiske 14, 11 712 T., østerrikske 19, 9 129 T., græske 13, 8 429 T.

I Forhold til 1895 viser 1896 en betydelig Nedgang saavel i Antal som Drægtighed, hvilket dog tildels opveies ved livligere Forbindelse mellem Algeriet og det europæiske Frankriges Havne, hvilken Fragtfart som bekjendt er udelukkende forbeholdt det franske Flag. Grunden til de fremmede Skibes mindre Frekvents af algierske Havne maa søges i Virkningerne af den franske Finantslov af 28 December 1895, hvorved Principerne for Havneafgifternes Erlæggelse blev omstyrtet.

Før 1 Januar 1896, da den nye, i største Hast besluttede Finantslov traadte i Kraft, beregnedes „les droits de quai“ kun for hver Ton losset Vare. Efter den nye Ordning erlægges samme Afgift for Skibenes hele Nettodrægtighed, uanseet om de lossere eller lader og uden Hensyn til Varekvantitetens Størrelse. Det er klart, at denne Forandring i Principerne for Erlæggelse af de mest betydelige Afgifter, som hviler paa Skibene, ikke alene maatte indvirke i Retning af at fjerne fra Algeriets Havne en Mængde Skibe, som før regelmæssig anløb for at losse eller lade mindre Varepartier, samtidigt som de forsynede sig med sit Behov af Kul, Vand og andre Skibsfornødenheder, men at ogsaa paa Grund af denne mindskede Tilgang paa hyppige og billige Leiligheder til Udlandet, specielt Koloniens Export og dernæst selve Næringsveiene maatte lide.

Statistikens Tal, især om Exportens Tilbagegang, er altfor talende Beviser paa U hensigtsmæssigheden af det nye System til at der skulde kunne raade nogen Tvivl om dets Skadelighed for Algeriet. Forslag om Forandring af den nye Finantslov til bedre Varetægelse af Koloniens Livsinteresser er fremsat i det franske Parlament, men desværre ei endelig behandlet, idet de som saa mange andre økonomisk vigtige Detailspørgsmaal er druknet blandt Mængden af Diskussions-themaer af politisk Art.

Ogsaa for Exporten fra Norge og Sverige har Spørgsmaalet om disse Havneafgifter sin store Betydning, idet en betydelig Forøgelse i Handelsudbyttet mellem vore Lande og Algeriet først da bliver mulig, naar direkte regelmæssige Dampskibslæiligheder letter denne. Med de nuværende Afgifter er det imidlertid ikke tænkeligt at kunne realisere Ønsket om saadanne Leiligheder og derfor kan det uden Overdrivelse siges, at disse Afgifter hindrer Udviklingen af vor Export til Algeriet.

Værdien af Algeriets Handelsomsætning med Udlandet opgaar i 1896 til 85 669 143 frcs. (commerce général), hvoraf Importen repræsenterer 51 436 012 frcs. I 1895 var Beløbet ca. 91 Mill. Nedgangen mod Gjennemsnittet i 5-Aaret 1891—95 er ca. 2½ Million. Lægges til de nævnte 85 Mill. frcs. Værdien af Transitvarer, stiger Omsætningen med Udlandet til 101.6 Mill. frcs.

Omsætningen med Frankrige udgjorde i 1896 421 582 000 frcs., og den samlede Værdi af hele Algeriets Vareudbytte altsaa 523 209 000 frcs. mod 568 006 000 frcs. i 1895. Dette Resultat strider ganske mod de lyse Forhaabninger, hvormed man begyndte Aar 1896, før de skjæbnsvangre Decemberdage 1895 kunde vise sine Virkninger.

Værdien af de fra Udlandet indførte Varer var efter commerce special: Kaffe frcs. 9 989 992, Kvæg (ei Arbeidsdyr) 7 194 319, Træ, alle Slags, 4 459 046, Tobak, raa, 3 605 837, Stenkul 2 268 133, Tobak, forarbejdet, Cigarer 1 713 136, Korn og Mel 1 404 504, Arbeidsdyr (Heste, Æsler, Muldyr) 1 189 660, Frugter 1 017 813, Klæder, færdige, 897 851, Huder, raa, 886 649, Vævner af Uld, Haar og Tagl 841 349, Vin 795 034, Ost 790 867, Maskiner & mek. Arbejder 787 192, Petroleum 768 362, Værktøi & Metalarbejder 765 098, saltet Kjød 732 217, Bomuldstøier 719 925, Krydderier 684 766, Poteter og tørrede Grønsager 641 694, Olier af fede Frø 557 413, Olivenolie 399 864, Fisk 315 257, Huder, forarbejdede, 308 109, Silke og Silkevat 304 264, Silketøier 292 070, Pottemagerarbejde og Glas 199 695, Læderarbejder 162 639, Kurvarbejder 91 238, Hamp, spundet, 90 146, Uld, raa, 71 840, Jern og Staal 68 421, Raa-sukker 68 324, Ris 50 817, Bygningsmaterialier 25 507, Brændevin, Sprit og Likører 8 404, andre Varer 6 269 560. Ialt Frcs. 51 436 012.

Indførselen fra Sverige var til Værdi 1 065 897 frcs., hvoraf Trævarer for 945 000 og Jern for 45 350 frcs. Indførselen af svenske Møbler havde ganske god Fremgang, ialt 1447 Kg., væsentlig saakaldte Primstole af Birk. Derhos indførtes 5136 Kg. Pap og Paparbejder og 7 828 Kg. Fyrstikker. De specielle Opgaver er iøvrigt for disse Varer ikke fuldstændige.

Fra Norge indførtes især Is samt mindre Partier Trævarer samt, dog kun undtagelsesvis og i meget smaa Kvantiteter Trætræjære, 3 710 Kg. og Søm, 4 071 Kg. Af Is indførtes 3 250 Ton mod 2 150 Ton i 1895, og af Træløst efter Opgave for frcs. 193 065 mod 188 000 frcs. i 1895.

Da Trævarer fremdeles er vor fornemste Handelsartikkel paa dette Marked meddeles her en detaljeret Oversigt over Importen deraf fra forskellige Lande i de 4 sidste Aar (jfr. Rapporten for 1895).

(Se Tabel Side 809).

Algeriets Export i 1896 viser en betydelig Nedgang mod 1895, idet den udgjorde frcs. 436 301 29 mod i 1895 frcs. 544 941 32. De vigtigste Export-artikler var Bomuldstøier frcs. 3.2 Mill., Alfa 6 Mill., Tobak, forarbejdet 5.3 Mill., Jernmalm 3.8 Mill., Korkebark 2.2 Mill., crin végétal 2 Mill., Hø og Halm 1.3 Mill.

Den største Nedgang falder paa Bomuldstøier, hvilken maa tilskrives det hurtige Ophør af de regule Kommunikationer med de Lande, hvor de fleste af disse Artikler afsættes. Ogsaa Landbrugsartikler viste paa Grund af Tørke stor Nedgang, der formindskede Høsten. Den største Del af Vinexporten gik til Frankrige. Af andre Lande udførtes til Sverige 399 Hl., Danmark 1 519 Hl., Tydskland 5 742 Hl., Holland 4 857 Hl., Belgien 6 161 Hl.

Værdien af Exporten til Norge var 11 224 frcs.; herom kan dog ingen Specifikation erholdes.

Størrelsen (i Ton) af Trævareimporten til Algeriet 1893—1896.

	Sverige.	Norge.	Østerrige.	Rumænien.	Rusland.	Canada.	Engelsk Nordamerika.	Nordamerikas forenede Stater.	Andre Lande.	Tilsammen Ton
1893.										
Rundt Tømmer	—	—	—	—	—	—	—	—	42	42
4 kt. & saget af 80 m/m Tykkelse og mere	1 600	—	1 058	217	—	429	—	—	756	4 060
— - 80—35 m/m	7 575	1 646	581	1 207	—	932	804	—	183	12 928
— - 35 m/m Tykkelse og derunder	—	460	3 924	1 362	—	—	—	—	372	6 118
Høvlet Virke	30	58	—	—	—	—	—	—	10	98
	9 205	2 164	5 563	2 786	—	1 361	804	—	1 363	23 246
1894.										
Rundt Tømmer	32	—	—	—	—	—	—	—	28	60
4 kt. & saget af 80 m/m Tykkelse og mere	1 172	—	659	—	—	—	—	955	257	3 043
— - 80—35 m/m	10 851	34	—	578	1 663	1 222	—	—	150	14 498
— - 35 m/m Tykkelse og derunder	702	69	3 501	1 852	—	—	—	—	162	6 286
Høvlet Virke	133	—	—	—	—	—	—	—	2	135
	12 890	103	4 160	2 430	1 663	1 222	—	955	599	24 022
1895.										
Rundt Tømmer	—	—	—	—	—	—	—	—	68	68
4 kt. & saget af 80 m/m Tykkelse og mere	1 206	—	754	184	—	681	—	—	58	2 883
— - 80—35 m/m	8 056	1 599	—	—	1 457	—	1 144	—	60	12 316
— - 35 m/m og derunder	609	48	4 342	2 656	709	—	—	—	618	8 982
Høvlet Virke	137	—	—	—	—	—	—	—	6	143
	10 008	1 647	5 096	2 840	2 166	681	1 144	—	810	24 392
1896.										
Rundt Tømmer	—	—	—	—	—	—	—	—	133	133
4 kt. & saget af 80 m/m Tykkelse og mere	390	—	1 402	—	—	—	—	540	318	2 650
— - 80—35 m/m	9 406	—	—	—	3 584	3 153	—	—	2 906	19 049
— - 35 m/m Tykkelse og derunder	1 103	70	4 466	1 995	1 093	—	—	—	533	9 260
Høvlet Virke	75	—	—	—	—	—	—	—	3	78
	10 974	70	5 868	1 995	4 677	3 153	—	540	3 893	31 170

Ingen epidemiske Sygdomme har hjemsøgt Landet, men Helbredstilstanden har været den bedste.

Tunisien.

Til Tunisien ankom efter den officielle Statistik i 1896 8 389 Skibe dr. 1 805 814 Tons, heri indbefattet Kystfarten. Mod 1895 viser disse Tal en Nedgang af 1 184 Skibe dr. 97 293 Ton. Aarsagen til denne Nedgang i Søfarten, der allerede begyndte i 1895, hvilket Aar i Forhold til 1894 viste en Aftagen af over 100 000 Ton, er for største Delen at tilskrive de i Juli 1895 begyndte Forandringer med Hensyn til de regulære postførende franske Dampskibsliniers Anløb af Tuniens Havne. Medens før denne Tid større Postdampskibe anløb flere forskellige Steder paa Kysten, dirigeres nu i Almindelighed hele Posten til Hovedstaden Tunis og føres siden pr. Jernbane eller mindre Kystbaade til de mindre Pladse ved Kysten. Delvis beror dog Tilbagegangen paa det slette Udfald af Høsten i Tunisien, hvorved Anledningen til at faa Udfragter er aftaget, og hvorved er bevirket Indstillen af visse regulære Dampskibsforbindelser mellem Tunis og Nordfrankriges Kyststeder.

Af de ankomne Skibe var franske 1 237, 846 718 Ton, italienske 2 215, 712 700, engelske, 159, 113 374, tunisiske 4 574, 45 317, danske 24, 25 906, svenske og norske 18, 17 826, græske 34, 16 901, belgiske 17, 11 950, spanske 69, 7 035, østerrikske 13, 2 901, tyrkiske 25, 1 919, russiske 2, 1 701, hollandske 1, 1 374, montenegrinske 1, 192 Ton. Af det hele Antal var Dampskibe 2 145, 1 669 181 Ton.

Efter Skibslisterne og andre Opgaver, der dog ikke er fuldstændige, ankom af norske Skibe i 1894 6, 2 735 Ton, 1895 7, 5 957 Ton, 1896 6, 6 319 Ton. Af svenske i samme Aar 8, 5 934 T., 4, 3 452 T., 9, 8 016 T.

Værdien af Importen til Tunisien i 1896 opgives til 46 444 548 frcs., uberegnet Guld- og Sølv. Efter den tunesiske Statistik ankom heraf fra Frankrige og Algeriet for frcs. 27 099 397, England og Malta 6 315 861, Italien 5 284 265, Belgien 1 648 259, Rusland 2 011 727, Norge og Sverige 548 465, Østerrige-Ungarn 1 523 242, Tripolis 742 559, Egypten 179 280, Spanien 391 735, Tyrkiet 394 151, andre Lande 305 631 frcs.

Opgaverne for Norge og Sverige maa ansees som altfor lave, da med Undtagelse af Trævarer det Meste ankommer indirekte og ikke toldbehandles som norsk eller svensk. Fra næste Aar af vil der gjøres en Skilnen mellem Varer fra Norge og fra Sverige. Bestemmelserne om Oprindelsesbeviser vil ogsaa lede til nøjagtige Opgaver over Transiten.

Efter Toldstatistiken indførtes i 1896 til Tunisien fra de forenede Riger: Konserveret Kjød Kg. 12, Værdi frcs. 10, preserveret Melk Kg. 20, Værdi frcs. 20, Smør Kg. 71, Værdi frcs. 55, Fisk, fersk eller saltet, Kg. 475, Værdi frcs. 180, Fisk, anderledes præpareret, Kg. 50, Værdi frcs. 70, Præparater af Fiskemel Kg. 65, Værdi frcs. 52, Safter og Syltetøj Kg. 23, Værdi frcs. 23, Træ, saget Virke, Kg. 6 290 039, Værdi frcs. 527 541, Træ, rundt, frcs. 7 424, Øl Hl. 3, Værdi frcs. 342, Likører Hl. 1, Værdi frcs. 150, Marmor, saget, Kg. 162, Værdi frcs. 144, Stangjern Kg. 31 533, Værdi frcs. 4 570, Blæk Kg. 60, Værdi frcs. 30, Porcelæn Kg. 15, Værdi frcs. 5, Glas Kg. 5, Værdi

frcs. 5, Tøier af Lin, Hamp og Jute Kg. 150, Værdi frcs. 300, Pap Kg. 3 557, Værdi frcs. 767, Papir Kg. 1217, Værdi frcs. 314, Jernmanufakturvarer Kg. 1710, Værdi frcs. 258, Træ, høvlet m. M., Kg. 50 086, Værdi frcs. 6 055, Fyrstikker Kg. 600, Værdi frcs. 100, Linvarer Kg. 3, Værdi frcs. 50. ~~Ialt~~ frcs. 548465.

Importen af andre Varer end Trævarer fra de forenede Riger var af forholdsviis liden Betydning. Værdierne opgives til: I 1894 Trævarer frcs. 461 547, andre 5620, 1895 445 236 og 5845, 1896 541 020 og 7445.

Det skandinaviske Træ kommer næsten udelukkende fra Sverige. Norges Andel deri fortjener neppe at nævnes. Imidlertid indføres betydelige Kvantiteter fra andre Lande, som fremgaar af følgende Tal:

	Sverige og Norge.	Amerika.	Frankrige og Algeriet.	Øster- rige.
Rundt og hugget	7 424	34 200	45 768	14 555
Saget Virke	527 541	121 918	94 003	102 545
Høvlet og ellers forarbeidet	6 055	—	89 470	6 776
	541 020	156 118	229 241	123 876

	Italien.	Rusland.	Andre Lande.	Summa Frcs.
Rundt og hugget	10 537	—	626	113 110
Saget Virke	116 178	105 980	36 353	1 104 518
Høvlet og ellers forarbeidet	22 006	—	11 578	135 885
	148 721	105 980	48 557	1 353 513

Den direkte Import af svensk Stangjern var i 1896 31 500 Kg. Forbruget deraf saavel som af alt ikke manufakturert Jern er ikke stort. Hvad der gaar til, bruges mest af arabiske Landsmede. Industrielle Anlæg i Jernbranchen mangler ganske.

Af Fyrstikker, Pap og Papir er nogle smaa Partier indkommet, men Afsætningen af disse Artikler bør betydelig kunne opdrives.

Tunisiens Export for 1896 gav et meget uheldigt Resultat paa Grund af Tørke og deraf følgende daarlig Høst. Medens Værdien af Exporten i 1895 var 41.2 Million frcs., sank den 1896 til 34.5 Mill. frcs.

De fleste tunisiske Artikler, der især bestaar af Landbrugsprodukter, har sin naturlige og lønnende Afsætning i Frankrige, hvor de toldfrit indføres indtil et paa Forhaand for hvert Aar bestemt Beløb og paa Betingelse af, at de did indføres med franske Skibe. Stedse flere Lettelser kommer Exporten tilgode, idet den tunisiske Regjering efterhaanden har afskaffet flere af de før gjældende Exporttolde og tillige søger at erstatte de faa endnu eksisterende, hvoraf den temmelig høie Exportafgift for Olivenolie er den vigtigste, med paa anden Maade fastsatte Skatter.

Af Tuniens Export i 1896 optog Frankrige for frcs. 20 222 756, Algeriet frcs. 5 796 491, tils. frcs. 26 019 247, Italien 3 656 165, England med Malta 2 733 783, Tripolis 772 779, Egypten 525 793, Belgien 297 246, Grækenland 271 770, Østerrige 183 884, andre Lande 46 865. Ialt 34 407 532 frcs.

Til Sverige og Norge udførtes Lammeskind Kg. 1 580, Værdi frcs. 2 370, Olivenolje Kg. 199, Værdi frcs. 139, Træ Kg. 100, Værdi frcs. 5, Stenarter Kg. 900, Værdi frcs. 9, diverse Kg. 58, Værdi frcs. 58. Ialt Kg. 2 837, Værdi frcs. 2 581 mod i 1895 ialt til en Værdi af frcs. 10 971.

De fornemste Exportartikler var Korn til Værdi frcs. 12 894 763, Olivenolie 4 253 912, Kvæg, levende, 3 234 529, Tøier 1 681 727, Vin og andre Drikkevarer 1 614 469, Fisk 1 563 855, Alfa o. desl. 1 493 692, Garverbark 1 269 845, Svampe 1 081 695, Frugter 960 523, Huder, raa, 748 904, Zinkmalm 741 910 frcs.

Fiskeriet ved Tuniens Kyster viser i Sammenligning med 1895 nogen Tilvæxt. Hele Fangsten opgik til 3 186 000 Kg., og Værdien deraf var anslaaet til 2 248 000 frcs., fordelt saaledes: 687 000 Kg. Ansjos, Sardiner etc. frcs. 259 000, Kg. 2 113 000 anden Fisk, frcs. 812 000, Kg. 386 000 Svampe og Blæksprut frcs. 1 177 000. Middeltallet i de sidste 5 Aar var Kg. 3 167 000 til Værdi frcs. 2 378 000.

Sidst i 1896 aabnedes Jernbanen fra Tunis til Sousse, der vil blive fortsat til Sfax, hvorfra anlægges en anden Bane Sfax—Gassa.

I Tunis, Sfax, Bizerte og Sousse fortsættes Havnearbejderne. Alle disse Steder er nu lette at anløbe og tilbyder al ønskelig Sikkerhed for der ankrende Skibe.

Ivar Samzelius.

Bermuda.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 3 norske Seilskibe dr. 2 013 Ton. Bruttofragt £ 923. 13. 4.

Til fremmede Lande afgik i Ballast 2 dr. 715 Ton. 1 Skib dr. 1 298 Ton blev solgt.

For Havari eller Ordre ankom 4 dr. 2 969 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter £ 6. 19. 11.

Archangel.

Skrivelse dateret $\frac{23 \text{ Oktober}}{4 \text{ Novbr.}}$ 1897.

Hoslagt giver man sig den Ære at indsende til Departementet Afskrift af en til Amtmanden i Finmarkens Amt og Stiftamtmanden i Tromsø Stift fra dette Konsulat oversendt Meddelelse om Importen til Archangelsk af Fiskevarer fra Norge i 1897.

Som Følge af en af Archangels Viceguvernør, forhenværende russisk Konsul i Finmarken, Hr. Ostrowsky truffen Foranstaltning er man her i Archangelsk iaar for første Gang bleven sat istand til ikke blot at gjøre sig bekendt med det samlede Importkvantum men til ogsaa at faa et Overblik over, hvorledes Importen stiller sig for de enkelte Fiskearters Vedkommende.

Nedenstaaende Opgaver viser os, at Importen for en meget betragtelig Del nemlig ikke ubetydelig over Halvdelen af det samlede Kvantum, udgjøres af Fiskevarer, der kun i mindre Partier tilføres Archangelsk fra Murmanskysten og Hvidehavet.

De her antydede Fiskevarer er først og fremst saltet Sei, der, som det vil sees af Opgaverne, tilførtes Archangelsk i et Kvantum af 366 605 Pud.

Denne Talstørrelse viser i og for sig selv med al ønskelig Tydelighed den Rolle, som denne billigere Fisk spiller i det nordlige Rusland. Hovedmarkedet for denne Fisk er en ved Dwinafloden — ca. 600 Werst fra Archangelsk — beliggende By Weliki—Ustjug. Herfra sendes saa Varen pr. Slæde videre østover, henimod og ind i Wjatkas Guvernement.

Jernbanelinien Perm—Wjatka—Kotlas tør derfor vise sig at ville blive af største Betydning for den fremtidige Handel med denne Vare. Denne Jernbanelinie forventes aabnet for Trafik allerede næste Høst.

De øvrige af de ovenantydende Fiskevarer er saltet Stenbit, Uer, Braasme, Flyndre og Kveite, samt tørret Sei, Hyse og Torsk.

At dømme efter det store Importkvantum af Stenbit, og de Priser denne opnaar — hvilke paa det nærmeste kan sættes i Klasse med Torskepriserne — synes denne Fiskeart at være en meget yndet Spise.

Nedenstaaende Opgave indbefatter ikke alene de med de russiske Seilfartøier hidbragte Fiskevarer, men tillige samtlige Fiskevarer, indførte fra Norge paa de russiske Postdampskibe og øvrige Dampskibe.

Saltet Torsk	334 281	Pud	Saltet Kveite	52 313	Pud
— Hyse	94 295	"	— Lax	50	"
— Sei	366 605	"	— Sild	135 664	"
— Stenbit	46 329	"	Tørret Sei }	28 272	"
— Uer	10 995	"	— Hyse		
— Braasme	10 498	"	— Torsk	13 694	"
— Flyndre	1 042	"			

Den samlede Import beløber sig altsaa til 1 094 038 Pud.

Forrige Aar udgjorde Importen 915 823 Pud.

Importen udviser saaledes iaar en Stigning af 178 215 Pud.

Af ovennævnte Kvantum er følgende Antal Pud opgivet indført med de russiske Seilfartøier (Pomorskibe).

Indført fra:

	Saltfisk.	Tørfisk.	Sild.
Vardø	462 303.	5 341.	28 218.
Tromsø	95 619.	18 982.	32 446.
Hammerfest	221 405.	16 440.	2 726.
Vadsø	128 830.	4 025.	46 669.
Tilsammen	908 157.	44 788.	110 059.

Tunis.

Skrivelse dateret 8 December 1897.

Under Henvisning til min Skrivelse af 24 August sidstleden tillader jeg mig at meddele, at den af den tunesiske Regjering den 20 August udfærdigede Forordning om obligatorisk Forevisning af Oprindelsesbeviser ved Import af Varer til Tunisien som Vilkaar for Opnaaelse af de i Handelstraktaterne fastsatte lavere Toldsatser end de i „Tarif Général“ fastsatte er ophævet og afløst af en ny Forordning af 20 November, der kun fastholder Fordring paa Oprindelsesbeviser for visse nærmere angivne Artikler. Hvilke disse er, fremgaar af vedlagte Exemplar af „Journal Officiel Tunisien“, hvori ogsaa er indtaget Formular for Oprindelsesbevis og nærmere Forskrifter om Maaden, hvorpaa det skal udfærdiges.

For Træ, Fisk, Hermetik, Øl, Sprit, Søm m. fl. Artikler eller i Almindelighed for saadanne Varer, som sædvanlig udføres fra Norge, fordres ikke Oprindelsesbeviser; kun i sjældne Undtagelsestilfælde kan saadanne blive nødvendige ved Udførsel fra Norge til Tunisien.

Følgende Varer behøver Oprindelsesbevis: Raa Silke, Kornvarer, Ris, Pistacher, Rosiner, Sædekorn, vegetabiliske Olier, olieholdige Frø, Kaffe, Peber, spansk Peber, Kanel, Nellikker, The, Benzolgummi, Trækul, Farve- og Garvestofte, Amurca og Olivenkvas, almindelig Vin paa Fad, Natron, tilberedte Farver (Cochenille, Indigo), Sølvarbeider, Snorer, Matter, Tepper af Esparto og Kurvefletninger.

Oprindelsesbeviser udstedes i Oprindelseslandet af Chefen for Toldvæsenet paa Exportstedet eller den franske Konsul eller Konsularagent paa Expeditionsstedet eller paa Ladningsstedet.

Dog kan ogsaa akcepteres et Certifikat udstedt i et andet Land (pays contractant) end Produktionslandet, hvis det deri forklares, at det er udstedt paa Grundlag af et i Produktionslandet for alle eller de fleste af Varerne udstedt Certifikat, og gjengiver de væsentligste Opgaver i det sidstnævnte Certifikat.

Ligesaa anerkjendes som Oprindelsescertifikater officielle Erklæringer afgivet for Expeditionsstedets Autoriteter enten af Producenten eller Fabrikanten eller hans Fuldmægtig, eller af en Handlende, der har Fuldmagt fra Producenten eller Fabrikanten eller af en Kjøbmand med Bevilling (patenté), der foreviser troværdige Fakturaer vedkommende de Varer, der skal afsendes. Disse Attester kan udstedes, foruden af den franske Konsularmyndighed og Stedets Toldvæsen, af Handelskamre, Magistrater og Politiembedsmænd; de undertegnes af Udstederen og affattes efter følgende

Formular:

CERTIFICAT D'ORIGINE

Nous... (*autorité qui délivre le certificat*), certifions que M... (*producteur ou fabricant ou fondé de pouvoir de M... ou négociant patenté, etc.*), domicilié à... , rue... , a déclaré devant nous, sous sa responsabilité, que les marchandises ci-dessous désignées sont d'origine ou de fabrication... (*française, anglaise, allemande, etc.*), conformément aux factures dignes de foi qui nous ont été présentées par l'expéditeur (*s'il y a lieu*) et dont les marchandises sont envoyées à... (*point de destination en Tunisie*), à la consignation de M... (*commerçant ou industriel*), à... (*domicile en Tunisie*).

NOMBRE et catégorie des colis	MARQUES	ÉNUMÉRATION	POIDS BRUT	CONTENU (matières & catégories de marchandises)

Ainsi déclaré sous ma responsabilité.
(*Signature du déclarant.*)

(*Date, et signature
de l'autorité qui délivre
le certificat.*)

Visa consulaire No.

Vu dans ce consulat pour
légaliser la précédente si-
gnature:
(*Date, signature et sceau
du consulat.*)

Naar Oprindelsesbeviser udfærdiges af de stedlige Myndigheder, maa Underskrifterne legaliseres af fransk Konsul eller Konsularagent paa Udstedelsesstedet eller nærmeste Sted. Dog kan Oprindelsesbeviser udstedt af Toldvæsenet fritages for Konsulsattestation, hvis de er forsynet med Toldvæsenets Segl og der ikke er nogen Tvil om deres Ægthed.

Oprindelsesbevisers Gyldighed ophører 3 Maaneder efter Konsulatvisaens Datum, eller, hvis saadan ikke udkræves, deres egen Datum.

Oprindelsesbevis udkræves ikke i følgende Tilfælde:

1. Naar Varerne indføres direkte til Regentskabet fra det „pays contractant“, hvorfra de erklæres at have sin Oprindelse.
2. Naar ved direkte Ankomst fra en fransk Havn, Varerne ledsages af et Certificat eller Skrivelse fra et Toldkontor, hvori bevidnes, at Opgaven over Varens privilegerede Oprindelsessted af nævnte Havns Toldvæsen er bleven godkendt i Overensstemmelse med afgiven Erklæring.
3. Naar ved direkte Ankomst fra et „pays contractant“, som ikke er Varernes Oprindelsessted, samme ledsages af et Certifikat fra Toldboden paa Afsendelsesstedet om, at de er ankommet til denne Havn direkte fra det erklærede Oprindelsessted og derfra afsendt til Regentskabet under Toldoplag i Transit eller efter Omladning.
4. Naar det dreier sig om smaa Kvantiteter afsendt som Postforsendelser, og som ikke er Gjenstand for egentlige Handelsoperationer.

St. John's, Antigua.

Til Hovedstationen ankom fra fremmede Steder med Ladning 4 norske Skibe dr. 3 140 Tons og til Vicekonsulsstationen med Ladning 8 dr. 8 434 Tons, ialt 12 dr. 11 574 Tons, hvoraf Seilskibe 2 dr. 733 Tons.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedstationen med Ladning 3 norske Skibe dr. 2 457 Tons og fra Vicekonsulst. 8 dr. 8 434 Tons, ialt 11 dr. 10 891 Tons, hvoraf 1 Seilskib dr. 250 Tons.

Ingen svenske Skibe ankom.

Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedstationen £ 8. 9. 11, ved Vicekonsulst. £ 27. 18. 10, ialt £ 36. 8. 9.

Til Antigua ankom 571 Skibe, hvoraf engelske 526, norske 4, amerikanske 8, russiske 1, franske 12, tyske 1, hollandske 19.

Til St. Kitts, Nevis ankom 965 Skibe, hvoraf engelske 555, norske 8, amerikanske 10, russiske 2, venezuelske 13, danske 1, hollandske 333, franske 44.

Santo Domingo.

Aarsberetning dateret April 1897.

Fra fremmede Havne ankom 5 norske Seilskibe dr. 1 638 Tons, hvoraf et dr. 251 Tons, i Ballast. Samtlige afgik i Ballast til fremmede Havne.

Et svensk Skib ankom.

Den forventede Opgang i Handelen udeblev paa Grund af et almindeligt Tryk paa vore fornemste Produkter baade i Europa og de forenede Stater. Da imidlertid Fred hersker under General Hewreaux, gjenvalgt Præsident for de næste 4 Aar, er Agerbruget gaaet betydelig frem.

Den norske Skibsfart har taget sin Andel af vore Fragter, og synes disse Skibe at foretrækkes i Farten med Træ til europæiske Havne.

Importens Værdi til Republiken var \$ 2 600 000 Guld, hvoraf Tolden var \$ 1 211 118.

Exportens Værdi var \$ 4 459 541 i Guld og Tolden deraf \$ 287 607. Exportens Overskud over Importen beviser dog ikke nogen saa lykkelig Tingenes Tilstand, da Opgaverne over Importen ikke er nøiagtige.

Rolighed hersker, fremmede Interesser beskyttes ved Lovene og Sympathi for Fremmede.

Helbredstilstanden i Distriktet var god.

A. C. Leon.

Tripoli.

Intet svensk eller norsk Skib ankom hertil i 1896.

Aden.

For af indtage Kul anløb 3 Dampskibe dr. 4 006 Ton. Et Dampskib dr. 1 999 Ton ankom med Ladning fra New York.

Ingen svenske Skibe ankom.

Larnaca (Cypern).

Beretning dateret 26 Februar 1897.

Hele Exporten fra 1 Januar til 31 December 1896 sammenholdt med de foregaaende 12 Maaneder viser en Tilvæxt af £ 22 530, og hele Importen en Nedgang af £ 2 000. En Nedgang har fundet Sted i Exporten af Hvede, Byg, Bomuld, Carober, men en Tilvæxt for Vin af Gallons 246 040 til Værdi £ 7 614.

Hvede og Byg udførtes til Egypten og England, Bomuld til Frankrige, England, Østerrige og Grækenland, Vin til Tyrkiet, Egypten og England og Bomuld til England og Middelhavshavne.

I Silkekokoner er der en Tilvæxt af £ 3 511. De udførtes som sædvanlig til Frankrige.

Gjennemsnitlige f. o. b. Priser i 1896 for Exportartikler fra Cypern: Hvede 19 $\frac{1}{4}$ Piastre, Byg 12 $\frac{1}{2}$ P., Vikker 18 P., Havre 8 $\frac{3}{4}$ P., alt pr. Kilé.

Vin 2 $\frac{1}{2}$ Piaster, Silkekokoner 51 P., raa Bomuld 8 P., uvadsket Uld 8 $\frac{3}{4}$ P., alt pr. Oke.

Carober (Johannesbrød) 100 Piaster pr. Aleppo Cantar (180 Oker).

Fragter. For Korn 3 sh. 6 d pr. Qvarter à 400 lbs. for U. K. og ca. $\frac{2}{3}$ deraf for Frankrige og Spanien.

Kurs og Mynt. En £ Stg. gjælder fremdeles 182 Piaster i alle Handelsforretninger og 180 Piaster i alle Betalinger til Staten. Vexler paa 3 Mdr. paa London, Paris og Triest 1 $\frac{1}{4}$ pCt. Diskonto, Ottomanske Bank $\frac{1}{2}$ pCt. Agio.

Mange nye Broer byggedes i 1896 til Forbindelse mellem de forskjellige Landsbyer paa Øen. Andre meget betydelige Arbejder paatænkes, især til Vandforsyning.

Helbredstilstanden er fremdeles meget god. Udbruddet af Kolera i Egypten har bevirket, at Sundhedsmyndighederne har taget Forholdsregler mod Epidemien. Ti Dages Karantæne at udstaa i Larnaca paalagdes alle Ankomster fra Egypten. Nogle Love af almindelig Interesse, hovedsagelig betræffende de lavere Domstoles Jurisdiktion og Municipalraadene blev udfærdiget i Aaret.

Der er fremdeles ingen Handel med Norge og Sverige. Konsulatet stræber stadig at opmuntre direkte Indførsel af Jern, Tørfisk, Fyrstikker etc., og der er alt Haab om snar Udsigt hertil. Konsulatet regner heri paa norske og svenske Exportørers og Producenters Bistand.

Blandt Indførselsartikler var tørret og „pickled“ Fisk Cwt. 2 272, Værdi £ 2 388, Skind og Huder Cwt. 3 143, £ 2 113, Læder Cwt. 1 648, £ 9 872, Træløst £ 13 863, Ost Cwt. 249, £ 528, Smør Cwt. 1 628, £ 5 014, Bomuldsgarn Oker 162 118, £ 13 287, Kobber Cwt. 404, £ 1 207, Jern og Staal

Cwt. 5 752, £ 2 408, Bomuldstøier £ 19 720, Sække 273 619, £ 5 939, Uldfabrikater £ 13 434, Isenkramvarer £ 1 637, Jernfabrikater £ 3 126, Maskiner £ 1 182, Vaaben og Ammunition £ 1 261, Tegl- og Tagsten 627 189, £ 1 843, tomme Fade 25 521, £ 7 915, Cement Cwt. 1 119, £ 113, Cigaretpapir £ 1 392, Droger og Mediciner £ 1 494, Ler- og Glasvarer £ 3 981, Fyr- og Voxfyrstikker Gros 18 875, £ 1 387, Olier og Farver Cwt. 1 493, £ 1 583, Tjære og Beg Cwt. 895, £ 283, Sæbe Cwt. 5 810, £ 7 488, Skrivematerialier £ 1 302.

Fra Udlandet ankom til Øen 1 444 Skibe dr. 444 821 Ton, hvoraf 294 Dampskibe dr. 316 343 Ton.

J. D. Pierides.

Odessa.

Norske Skibe.	Med Ladrang.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter. Kr.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra andre Lande til Hoved- stationen	4	4 696	25	37 523	29	42 219	-	-	32 800
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	1	1 170	37	55 247	38	56 417	-	-	9 000
Ialt	5	5 866	62	92 770	67	98 636	67	98 636	41 800
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedsta- tionen	8	13 023	-	-	8	13 023	-	-	160 700
- Norge fra Vicekonsuls- stationerne	19	29 042	-	-	19	29 042	-	-	518 000
- andre Lande fra Hoved- stationen	21	30 833	2	2 348	23	33 181	-	-	608 900
- andre Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	18	26 205	1	1 170	19	27 375	-	-	609 000
Ialt	66	99 103	3	3 418	69	102 621	69	102 621	1 926 600

Af svenske Skibe ankom 5 dr. 8 373 Ton.

Akyab.

1 norsk Skib dr. 1921 Ton ankom fra fremmed Havn i Ballast og afgik til fremmed Havn med 4190 Ton Ris.

Af Skibe ladet med Ris afgik til Europa 19 engelske med 74012 Ton Ris, 2 tyske med 6748 Ton, 1 norsk med 4190 Ton og 1 hollandsk med 4416 Ton, ialt 22 med 86542 Ton Ris; heraf var et Seilskib.

Af nævnte 86982 Ton Ris gik til Tyskland 30620, England 1075, Belgien 23504, Holland 9864, Østerrige 17907, Danmark 4012.

Willemstad (Curacao).

Med Ladning ankom 4 norske Seilskibe dr. 1749 Ton. Bruttofragter £ 1307.

Barbadoes.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 25 norske Skibe dr. 21241 Ton og i Ballast 189 dr. 89136 T., ialt 214 dr. 110377 Ton, hvoraf Dampskibe 18 dr. 17556 T.

Til fremmede Lande afgik i Ballast 195 norske Skibe dr. 92009 Ton og med Ladning 6 dr. 2014 Ton, ialt 201 dr. 94023 Ton, hvoraf Dampskibe 17 dr. 17279 Ton.

Af svenske Skibe ankom 45 dr. 16741 Ton.

Madras.

Ingen norske eller svenske Skibe ankom hertil i 1896.

Montevideo.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		Kr.
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra fremmede Lande til Ho- vedstationen	40	30 586	19	12 509	59	43 095	-	-	528 040
- fremmede Lande til Vicekonsulsstationerne .	8	2 081	1	578	9	2 659	-	-	63 950
Ialt	48	32 667	20	13 087	68	45 754	34	23 481	591 990
II. Afgaaede.									
Til fremmede Lande fra Ho- vedstationen	37	24 664	23	17 832	60	42 496	-	-	433 760
- fremmede Lande fra Vicekonsulsstationerne .	2	836	2	585	4	1 421	-	-	6 900
Ialt	39	25 500	25	18 417	64	43 917	36	25 139	440 660

For Ordre m. M. ankom 20 Skibe dr. 13 000 Ton.

Af svenske Skibe ankom 6 dr. 1 545 Ton.

Valparaiso.

Til Hovedstationen ankom fra fremmede Lande med Ladning 2 norske Seilskibe dr. 2 708 Ton, Bruttofragt £ 3 480, og til Vicekonsulaterne 5 dr. 5 682 Ton, og i Ballast 1 dr. 1 687 Ton.

Til fremmede Havne afgik fra Hovedstationen med Ladning 4 norske Seilskibe dr. 6 156 T. og fra Vicekonsulaterne 7 dr. 10 764 Ton. Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedstationen £ 13. 10. 5, ved Vicekonsulaterne £ 34. 5. 7.

For Havari, Proviantering eller Ordre anløb 7 norske Skibe dr. 12 912 Ton, hvoraf 5 Dampskibe dr. 10 588 Ton.

Af svenske Skibe ankom 1 dr. 1 363 Ton. Erlagt Konsulatafgift £ 4. 15. 4.

Danzig.

Norske Skibe.	Med Ladning.		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Dampskibe.		Kr.
							Ant.	Ton.	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedstationen	2	126	1	1 785	3	1 911	-	-	885
- Sverige til Hovedstationen	4	486	-	-	4	486	-	-	3 012
- andre Lande til Hovedstationen	27	10 906	15	15 722	42	26 628	-	-	108 255
Ialt	33	11 518	16	17 507	49	29 025	31	25 471	112 152
II. Afgaaede.									
Til Norge fra Hovedstationen	2	436	1	411	3	847	-	-	2 879
- Sverige fra Hovedstationen	3	541	10	5 180	13	5 721	-	-	3 644
- andre Lande fra Hovedstationen	32	22 439	4	921	36	23 360	-	-	317 498
Ialt	37	23 416	15	6 512	52	29 928	33	26 025	324 021

For Havari eller Ordre anløb 1 Skib dr. 470 Ton.

Af svenske Skibe ankom 168 dr. 33 029 Ton.

Manilla.

Fra fremmede Lande ankom med Ladning 6 norske Dampskibe dr. 6 119 Ton, hvoraf 1 fra Hongkong med Stykgods, 1 fra Cardiff og 4 fra japanesiske Havne med Kul. To dr. 1 250 Ton afgik med Hamp, Sukker og Cigarer, et til Hongkong, og et til Japan, Resten i Ballast til Hongkong og Havne i Japan.

Erlagte Konsulatafgifter Kr. 406.70. (I 1895 Kr. 223.35).

Adelaide.

Norske Skibe.	Med Ladning		I Ballast.		Tilsammen.				Brutto- fragter.
	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Ant.	Ton.	Deraf Damp- skibe.		
							Ant.	Ton,	
I. Ankomne.									
Fra Norge til Hovedsta- tionen	3	2 988	-	-	3	2 988	-	-	2 975
- andre Lande til Hoved- stationen	21	24 846	-	-	21	24 846	-	-	8 907
- andre Lande til Vice- konsulsstationerne . .	1	1 229	4	5 397	5	6 626	-	-	1 150
Ialt	25	29 063	4	5 397	29	34 460	13	18 413	13 032
II. Afgaaede.									
Til fremmede Lande fra Ho- vedstationen	16	20 703	10	8 563	26	29 266	-	-	1 360
- fremmede Lande fra Vice- konsulsstationerne . .	5	6 387	1	1 104	6	7 491	-	-	11 235
Ialt	21	27 090	11	9 667	32	36 757	13	18 413	12 595

For Ordre m. M. ankom 5 Skibe dr. 3 491 Ton.

Af svenske Skibe ankom 5 dr. 2 614 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter af norske Skibe ved Hovedst. £ 102. 17. 7 og ved Vicekonsulst. £ 26. 4. 5. Af svenske Skibe ved Hovedst. £ 4. 14. 4, ved Vicekonsulst. £ 4. 8. 5. Expeditionsafgifter, norske £ 7. 15, svenske £ 1. 3. 6.

Guayaquil.

Hertil ankom kun et norsk Skib, dr. 1 170 Ton med en Ladning Pitch Pine fra Ship Island og afgik i Ballast til Talcahuano. 7 Sømænd paamønstredes, 4 afmønstredes, 3 rømte.

Den aarlige Rapport kan ikke afgives, da ved en Ildebrand den 5 Oktober alle Toldbodens Bøger gik tabt.

Lima.

Til Callao ankom med Ladning (Stykgods, Kul og Trælast) fra Hamburg, Liverpool, Newcastle, Vancouver og Port Townsend 6 norske Seilskibe dr. 5 450 Ton, der alle afgik i Ballast til fremmede Havne. 4 Skibe dr. 3 976 Ton havde i Bruttofragter £ 4 050. Erlagte Konsulatafgifter Kr. 349.26.

Nassau (Bahamaøerne).

Fra fremmede Havne ankom i Ballast et norsk Dampskib dr. 591 Ton, der afgik til Newyork med Logwood. Erlagt Konsulatafgift £ 2. 1. 8.

Ingen svenske Skibe ankom.

San Juan, Portorico.

Fra fremmede Lande ankom til Hovedst med Ladning 28 norske Skibe dr. 15 255 Ton og til Vicekonsulsst. med Ladning 47 dr. 25 839 T og i Ballast 5 dr. 1 865 T., ialt 80 dr. 42 959 T., hvoraf Dampskibe 75 dr. 41 306 Ton.

Til fremmede Lande afgik fra Hovedst med Ladning 26 norske Skibe dr. 14 508 T. og i Ballast 2 dr. 747 T., og fra Vicekonsulsst. med Ladning 52 dr. 26 969 Ton, ialt 80 dr. 42 224 T., hvoraf Dampskibe 74 dr 40 564 Ton.

Erlagte Konsulatafgifter ved Hovedst. \$ 232.53, ved Vicekonsulsst. \$ 197.08 og £ 29. 9. 1/2.

Ingen svenske Skibe ankom.

Levuka, Fiji.

Der ankom 5 norske Seilskibe dr. 3 100 Tons i Ballast fra fremmede Lande, hvilke afgik med Kopra til fremmede Lande.

Havre.

Skrivelse dateret 31 Marts 1897.

I Skrivelse af 27 ds. har de forenede Rigers Vicekonsul i Calais meddelt følgende Oplysninger om Træmarkedet dersteds.

I 1896 udgjorde Træindførselen til Stedet fra Sverige 72 617, Norge 7 325, Rusland 61 990, Amerika 1 755, ialt 143 687 Ton, eller ca. 59 000 Standard, hvoraf 19 000 Std. Grubetømmer samt 4 000 Std. saget Træ.

Som forudset antog Træimporten i forrige Aar langt større Omfang end i 1895, idet Forøgelsen for 1896 var ikke mindre end 16 000 Std.

For 1897 stiller Forholdene sig i det Hele ligesaa gunstige som i 1896 og kun med Hensyn til Grubetømmer turde nogen Mindskning i Tilførselen være at befrygte. Allerede nu er betydelige Kontrakter afsluttet saavel for saget Virke som for rundt Tømmer. Den første af disse Kontrakter, som sluttedes i Begyndelsen af November, opgjordes i Overensstemmelse med Aarets Middelsnoteringer, men fra Midten af December indtraadte pludselig en Prisstigning; som Exempel herpaa anføres, at $2\frac{1}{2} \times 7$ Furuvirke, som i November solgtes til 145 à 150 fr. pr. Standard, i Slutningen af December stod i 170 à 175 fr., altsaa en Forøgelse af 25 fr., hvilken Pris holder sig endnu idag.

Særlig med Hensyn til Grubetømmer bemærkes, at skjøndt Indførselen af dette Slags Træ i 1896 var betydelig større end i 1895, kunde dog Afsætningen af Artikelen være endnu aneligere, hvis vedkommende Exportører i Norden var mere fortrolige med Forholdene paa Stedet.

Herved turde erindres, at Grubetømmeret afhændes under andre Omstændigheder end det skaarne Virke. Fra de fleste Sagværk foregaar nemlig Salget ved Agenter, som kun indleder Forbindelser med Importører i Havnestæderne, medens derimod Importørerne af Grubetømmer opgjør Affærer med Ombudene for Gruberne eller med disse Fournissører i det Indre af Landet.

Der synes Grund til at antage, at Afsætningen vilde kunne blive mere omfattende, hvis Exportørerne ikke begrænsede sit Salg til disse Kunder i den Tanke, at det vilde være forbundet med Risiko at afslutte Kontrakter med andre Personer.

Vicekonsulen tilføjer, at de Betæneligheder, som fra vore Exportørers Side stillede sig hindrende i Veien for en saadan udvidet Foretagsomhed, efter hans Mening dreiede sig om nedennævnte 3 Punkter:

1. at medens saget Virke skibes i Standard, sælges Grubetømmer efter Varens virkelige Kubikindhold.
2. at Betaling for Grubetømmer i Almindelighed først erlægges efter Lastens Maaling paa Lossestedet, samt
3. at det ikke let lader sig gjøre at erholde paalidelige Opgaver over Kjøbernes Vederhæftighed.

Ingen af disse Hindringer kunde dog efter Vicekonsulens Mening tillægges nogen videre Vægt.

I Forbindelse hermed bemærker Vicekonsulen, at Indførselen til Calais af grovere Rundtømmer i en nær Fremtid turde ville tiltage til Skade for det skaarne Virke.

Man har nemlig paa Stedet nylig anskaffet Maskiner til Sagning af Træstokke, hvilke Maskiner vil blive opstillet i en Snedkerifabrik, hvis Eier paa

Grund heraf formodes at ville komme til at ophøre med sin hidtil drevne Import af saget Virke. Istedet ventes under Sommerens Løb flere Dampskibe af stor Lastedrægtighed til Havnen med Ladninger af Træstokke bestemt til at forarbejdes i dette Sagbrug til Battens og Planker. Paa saadan Maade indspares de høie Toldafgifter paa skaaret Virke.

Bangkok.

Aarsberetning dateret 1 April 1897.

Fra fremmede Steder ankom med Ladning 28 norske Skibe dr. 21 110 T. og i Ballast 28 dr. 21 530 T., ialt 56 dr. 41 956 T., hvoraf Dampskibe 32 dr. 30 195 T.

Til fremmede Steder afgik med Ladning 57 norske Skibe dr. 42 165 Ton, hvoraf Dampskibe 32 dr. 30 195 Ton.

Erlagte Konsulatsgifter af norske Skibe Kr. 2 763,73.

Af svenske Skibe ankom 8 dr. 4 515 Ton

Exporten i 1896 var antagelig ca. $7\frac{1}{2}$ Million Piculs. Da dette ikke strækker til for at sysselsætte alle Møller, var Priserne høie og Forretningen lidet lønnende. Af Exporten gik til Singapore $2\frac{1}{2}$ Mill., Hongkong 4 350 000, Europa 350 000, Amerika 45 000.

Fragterne var lave paa Grund af Overspekulation i Tonnage, men flere norske og svenske Dampskibe erholdt gode Maanedsfrafter fra europæiske eller kinesiske Befragtere. Næst efter det engelske Flag kommer det norske og svenske ligesom sidste Aar, og mange norske og svenske Seiskibe er befragtet med Teak til Europa. Med et Par Undtagelser var alle Trælast indtagende Skibe her norske og svenske.

Importforretningen var meget livlig, og da Høsten lover godt, ventes denne gode Tilstand at ville vedblive.

Chr. Brockmann.

Indhold: Adelaide S. 823. — Aden S. 817. — Akyab S. 820. — Algier S. 805. — Archangel S. 813. — Bangkok S. 826. — Barbadoes S. 820. — Bermuda S. 812. — Danzig S. 822. — Guayaquil S. 823. — Havre S. 825. — Larnaca (Cypern) S. 818. — Levuka, Fiji S. 824. — Lima S. 824. — Madras S. 820. — Manilla S. 822. — Montevideo S. 821. — Nassau (Bahamaerne) S. 824. — Odessa S. 819. — Santo Domingo S. 817. — San Juan, Portorico S. 824. — St. John's, Antigua S. 816. — Tripoli S. 817. — Tunis S. 814. — Valparaiso S. 821. — Willemstad (Curaçao) S. 820.

