

C. No. 3 a.

UDDRAG AF CONSULATBERETNINGER

VEDKOMMENDE

NORGES HANDEL OG SKIBSFART

1 AARET 1873.

UDGIVEN AF

DEPARTEMENTET FOR DET INDRE.

CHRISTIANIA.

TRYKT I DET STEENSKE BOGTRYKKERI.

1874.

Consulatberetninger for 1873.

Kjøbenhavn.

Kjøbenhavn.

Generalconsulatsdistriktet besøgte i 1873 af følgende Antal norske Fartøier:

Havne, hvorfra ankomne og hvortil afgaaede:	Seilfartøier:				Dampfartøier:			
	med Ladning.		i Ballast.		med Ladning.		i Ballast.	
	Antal.	Com.-Læst.	Antal.	Com.-Læst.	Antal.	Com.-Læst.	Antal.	Com.-Læst.
Ankomne fra norske Havne.	1,178	13,883½	8	135	57	2,161	1	62½
— - Havne i Distriktet	9	198½	26	662½	3	191½	1	64
— - andre udenrigske Havne	491	34,934	15	576	11	840½	8	499½
Summa	1,678	49,016	49	1,373½	71	3,193	10	626
Afgaaede til norske Havne	519	6,928	1,029	27,743½	57	2,074	9	301
— - Havne i Distriktet	5	104½	28	787	1	62½	1	64
— - andre udenrigske Havne	11	913½	149	15,372½	9	950	4	367½
Summa	535	7,946	1,206	43,903	67	3,086½	14	732½

Ved Aarets Begyndelse var her overliggende 11 Seilfartøier dr. 709 C.-L. og ved dets Slutning 5 dr. 285½ C.-L. For norsk Regning indkjøbtes i 1873 11 Seilfartøier dr. 1,405 C.-L. og solgtes 3 dr. 369 C.-L.

Det samlede Antal norske Fartøier, der i Aaret 1873 have besøgt danske Havne, udgjør saaledes:

Seilfartøier: 1,749 af 52,503½ C.-L.s Drægtighed.

Dampfartøier: 81 - 3,819 — —

Tilsammen 1,830 af 56,322½ C.-L.s Drægtighed, hvilket Antal, sammenholdt med Aaret 1872, udviser en Formindskelse for Seilskibe af 249 og 8,327½ C.-L. og
- Dampfartøier - 39 - 3,869 —

Denne Formindskelse i Skibenes Antal og Drægtighed kommer for en væsentlig Del deraf, at Skibe med Kulladninger have været betydelig færre end i foregaaende Aar, og disse ere sædvanlig af anseelig Drægtighed, samt at Dampskibet „Kronprindsesse Lovise“ ophørte med sine regulære Ture.

Forøvrigt maa her bemærkes, at ikke faa norske og svenske

Fartøier besøge smaa Havne i Distriktet, hvor Viceconsuler ikke ere ansatte, og om hvilke Fartøier Generalconsulatet saaledes mangler de nødvendige Opgaver.

Af svenske Fartøier ankom med Ladning 1,782 Seilfartøier og 1,419 Dampfartøier, drægtige henholdsvis 35,072 og 36,359 Nylæster; og afgik med Ladning 318 Seilfartøier og 1,384 Dampfartøier, dr. 4,167 og 34,336 Nylæster. Af de ankomne og afgaaede svenske Dampskibe vare respektive 787 dr. 14,964 og 779 dr. 14,796 N.-L. anbragte i Øresundsfarten, der besørger af Dampskibe, som kun gaa imellem svenske og danske Havne i Øresund.

Det samlede Antal af svenske Fartøier, som under Aaret 1873 have besøgt danske Havne, udgjør:

Seilfartøier: 1,890 dr. 37,426 Nylæster.

Dampfartøier: 1,586 - 40,845 —

Tilsammen 3,476 af 78,271 Nylæsters Drægtighed, hvilket Antal, sammenholdt med foregaaende Aar 1872, udviser en Afgang i Seilfartøiernes Antal af 72, men en liden Forøgelse

Consulatberetninger for 1873. Kjøbenhavn.

af 159 Nylæster i Drægtigheden; samt, hvad Dampfartøjerne angaar, en Tilvæxt af 339 og 13,969 Nylæster, som hovedsagelig hidrører fra, at Vinteren 1873 var saa mild, at de mellem Malmø og Kjøbenhavn gaaende Dampbaade næsten uafbrudt var i Fart.

Ifølge indkomne Opgaver have de til Danmark ankomne norske Seilfartøier optjent en Bruttofragt af

	Rd. 894,566 dansk Rmt.
og Dampfartøjerne	18,531 — —

	Summa Rd. 913,097 dansk Rmt.
samt de fra Danmark til Norge afgaaede	

Seilfartøier	Rd. 37,783
----------------------	------------

Dampfartøier	- 6,755
----------------------	---------

	44,538 — —
--	------------

Ialt for til Danmark ankomne og derfra til

Norge afgaaede norske Fartøier	Rd. 957,635 dansk Rmt.
eller Kroner 1,915,270.	

Dog bør herved anmærkes, at de mange smaa Skuder, der isærdeleshed gjøre Reiser paa jyske Havne, som oftest føres af Personer, der selv eie Part i Fartøier, og sælge eller købe sine Ladninger paa egen Resiko, uden nogen egentlig Fragtafslutning, hvorfor Opgave om Fragtfortjenesten vanskelig kan erholdes.

Den af svenske Fartøier fortjente Bruttofragt udgjør ifølge modtagne Opgaver:

For ankomne Fartøier Summa.	Rd. 941,058 dansk Rmt.
-----------------------------	------------------------

For til Sverige afgaaede Fartøier	- 157,685 — —
-----------------------------------	---------------

Ialt for svenske Fartøier	Rd. 1,098,743 dansk Rmt.
eller Kroner 2,197,486, der i Forhold til Fartøiernes Antal og Drægtighed ikke synes at være høit, men kan antages at hidrøre fra, at de fleste svenske Fartøier herfra til Sverige afgaa i Ballast.	

Af de forenede Rigers vigtigste Produkter har Tilførselen under det forløbne Aar, ifølge modtagne Opgaver, udgjort:

Fra Norge:

Trævarer:

Tømmer og Bord, ca.	36,007 C.-L. og 413,159 Cb.fod
Ege-Gavntømmer	20,288 —
Brænde	654 Favne.

Partipriserne for norske Bord eller saakalte „Rispebord“ har ifølge Opgave været:

12 Fods 1½ & 7" Furu 1ste Sort	- -
2den - 5 à 5½ Rd. D.	
3die - 25 ½ à 29 ½	
4de - 22 ½ à 24 ½	

Fiskevarer:

Høstsild 10,408,452 ½ eller ca. 46,500 Tdr.

Vaarsild og saakaldet „Slosild“, der lidet efterspørges til Forbrug her i Landet, hidførtes kun i ubetydelige Partier, der ved Forbiseiling solgtes paa Levering i mest preussiske Østersøhavne.

Af Tørfisk hidførtes ca. 1,685 Skæ, der solgtes til en Pris af 20 à 24 Rd. dansk pr. Skæ efter Kvalitet.

For Høstsild noteredes Prisen i Januar og Februar:

Kjøbmandssild 12½ à 14 Rd. dansk pr. Td.

Stor Middels 11 à 12	— —
----------------------	-----

Middels . . 10	— —
----------------	-----

hvorimod ny Sild i Juli og August opnaaede:

Kjøbmandssild 16 à 17 Rd. dansk pr. Td.

Stor Middels 15 à 16	— —
----------------------	-----

Middels . . 14 à 15	— —
---------------------	-----

Smaa Middels 12 à 13½	— —
-----------------------	-----

hvorefter, ved Aarets Slutning, Prisen dalede noget, og noteredes i November resp.

Kjøbmandssild 14½ à 15½ Rd. pr. Td.

Stor Middels 14 à 15	—
----------------------	---

Middels 13½ à 14	—
------------------	---

Som Følge af formindsket Tilførsel har Prisen paa Vaarsild og saakaldet „Slosild“ været høiere end under foregaaende Aar, og noteredes til Levering i Østersøhavne:

i Sverige:	Rusland:	Preussen:
------------	----------	-----------

27 à 28 Rd. Svensk.	34 à 36 Reichs	9½ à 9½ Thlr.
---------------------	----------------	---------------

Af Tran hidførtes fra Finmarken ca. 800 Tdr. i 2 Ladninger, der begge vare solgte paa Levering. Den første hidkom i September og betaltes med 27 Rd. 72 β for blank og 26 Rd. for brun; den anden i November blev betalt med 28 Rd. for blank, 26 Rd. 48 β for brun; Alt pr. 15 Viertel til Udførsel og med sædvanlig Rabat for Furutønder.

Fra Sverige hidførtes Jernvarer:

Stangjern ca.	129,676 Centner (ca. 60,000 Ctr. mindre end i 1872).
---------------	--

Staal ca.	5,056 —
-----------	---------

Spiger ca.	10,524 —
------------	----------

Andre Jernvarer ca.	15,676 —
---------------------	----------

Partipriserne paa svensk Stangjern af almindelige Dimensioner, fine Stempler, noteredes i Begyndelsen af Aaret 5½ Rd. dansk for smedet (hvoraf dog ubetydelig hidføres) og 5¾ Rd. for valset pr. Centner, men steg i Begyndelsen af Sommeren til respektive 6½ Rd. og 6¾ Rd. dansk pr. Centner.

Staal ca. 10 Rd. dansk pr. Dunk à 100 ½ dansk.

Søm 3 à 4" ca. 40 Rd. pr. Parkister à 400 ½.

Jernplader ca. 8 Rd. pr. Ctr.; Alt ufortoldet.

Trævarer:

Eg	ca. 42,364 Cubikfod
Furu, Gran og andre Slags	38,438

	C.-L. og 3,044,263 —
--	----------------------

Brænde af Bøg, Birk etc.	17,765 Favne.
----------------------------------	---------------

Partipriserne paa Trælast, iberegnet Indførselstold, have ifølge Mægleres Opgave været:

12 Fods 1½ & 9 à 10" Calmar Furubord	6½ à 7 Rd.
8 à 9" — —	5½ à 6 —
7 à 8" — —	5 —
6 à 7" — —	23 ½ à 25 ½.

12 Fods 1 & 8 à 9" firskaarne Piteå Furubord	28 ½ 8 β à 6 Rd.
--	------------------

1 & 7" Furubord	24 ½ à 30 ½.
14 Fods 2 & 8" Furuplanker	9 Rd. à 10 Rd.

2 & 9" —	11 — à 12 —
----------	-------------

3 & 9" —	14½ — à 18 —
----------	--------------

Alt pr. Tylt.

Consulatberetninger for 1873. Kjøbenhavn. Reykjavik.

Piteå Furutømmer, firhugget	4" 9 à 10 β
	5" 14 à 15 -
	6" 21 -
	7" 29 -
	8" 40 -
	9" 50 -

Alt pr. løbende dansk Alen.

Kornvarer, uformalede:

Hvede	ca. 17,863 Tønder
Rug	- 16,682 —
Byg	- 41,128 —
Havre	- 10,857 —

og formalede:

Hvede	- 75,963 H
Rug	- 205,993 -

Desuden hidførtes, især fra Skaane, ikke saa lidet Fedekvæg og adskillige andre Landbrugsprodukter, hvorhos ligeledes hidførtes betydelige Kvantiteter s. k. „tuktad Sten“ til Brolægning, der betaltes med 8 Rd. dansk pr. □ Favn, samt huggen Granit til Afløbsrender etc., der betaltes efter Dimensioner, fra 3 H 8 β til 5 H pr. løbende dansk Alen.

Af det her foran Meddelte om de forenede Rigers Handel og Skibsfart paa Danmark vil man finde, at for svenske Fartøier ingen væsentlig Forskjel fra det næstforegaaende ret gode Aar har fundet Sted, og at Priserne paa Jern og Trævarer have holdt sig paa et usædvanlig høit Standpunkt. For nærværende er imidlertid her ligesom i de fleste andre europæiske Lande usædvanlig stille i alle commercielle og industrielle Foretagender, under Afventen paa det Udfald, som den nuværende trykkede Stilling vil frembyde. Prisen paa svensk Stangjern er dalet noget, men turde forventes igjen at stige længere frem paa Aaret, især da Jerntilvirkningen i Sverige under den forrige for Bergværksdriften uheldige Vinter antageligen har været betydelig mindre end sædvanligt, hvorfor Tilførselen ogsaa aftager.

Hvorledes Forholdet i det Hele kommer at blive under indværende Aar 1874, kan dog endnu ikke bedømmes; men adskillige af de her i Landet paabegyndte større Arbejder, som Jernveie, Fabrik anlæg, offentlige og private Byggeforetagender etc., ville rimeligvis i større eller mindre Grad foranledige Afsætning af Jern og Trævarer til antagelige Priser.

Hvad særskilt Danmarks egne commercielle Forholde angaar, da have disse under det forløbne Aar, — ihvorvel Høst-udbyttet, især i Kvalitet, ikke modsvarede de nærede Forventninger, — været ganske gode.

Priserne paa Danmarks Hovedprodukter, Kornvarer, Smør, levende Kreaturer o. s. v., have holdt sig ganske høie, saa at Landbrugerne ialmindelighed ere i ret gode Formuesomstændigheder.

I Stæderne derimod, hvor de lavere Klasser trykkes af de høie Priser paa Livsfornødenhederne, og maaske ogsaa af den Unighed mellem Mestere og Haandværkere, som stundom forekommer, tiltager Armoden, især i Hovedstaden.

En sagkyndig statistisk Forfatter har nylig, ved Hjælp af officielle Opgaver, gjort en Beregning over Danmarks hele Nationalformue, hvoraf Hovedposterne anføres saaledes:

Fast Eiendom paa Landet	1,176 Millioner Rd.
— — i Byerne	255 — -
Jernbane, Sporveie og Telegrafnettet	30 — -
Summa fast Capitalværdi	1,461 Millioner Rd.
Rørlig Eiendomsværdi: Husdyr . .	144 — -
Handelsflaaden, Mynt, Bohave etc.,	
Fordringer i Udlandet	426 — -

Summa fast og rørlig Eiendomsværdi 2,031 Millioner Rd., eller i rund Sum noget over 2 Milliarder danske Rd.

Fra denne samlede Sum bliver at afdrage den Eiendomsværdi, der tilhører Staten og Communerne, hvorefter bliver tilbage en privat Nationalformue af 1,957 Millioner Rd., som, fordelt paa Landets Indbyggere, giver 1,100 Rd. pr. Individ, eller for hver Familie (af i Middeltal 5 Personer) 5,100 Rd. dansk.

Den danske Handelsflaade synes at være i Tilvæxt, især af Dampfartøier, hvortil det herværende „Forenede Dampskibsselskab“ væsentlig har bidraget saavel med Capital som Indsigt.

Det nævnte Selskab eier nu 13 Skrue- og 1 Hjuldampskib, af samlet Drægtighed 7,135 Tons og 1,590 Hestes Kraft, hvortil endnu kommer 2de Fartøier, der nylig ere løbne af Stabelen paa Burmeister & Wains mekaniske Etablissement her ved Havnen.

I Handels- og Skibsfarts-Lovgivningen have ingen væsentlige Forandringer fundet Sted, og det af Regjeringen udarbejdede Forslag til en Revision af Toldtarifen, hvilket flere Gange er forelagt Rigsdagen, blev heller ikke ved sidste Rigsdagssamling bragt til endelig Afgjærelse.

I de sidste 5 Aar er der udvandret fra Danmark til transatlantiske Havne henholdsvis: 3,898, 3,525, 3,906, 6,893 og 7,200 Individer.

Sundhedstilstanden her i Landet har under det forløbne Aar været jævn god. Børnekopper og Typhus ophørte som Epidemi.

Blandt Husdyrene have epizootiske Sygdomme kun forekommet sporadisk, med Undtagelse af Skab hos Faar, der har været mere udbredt end sædvanligt, men dog nu er betydelig aftaget.

Reykjavik.

Ifølge Rapport fra de forenede Rigers Viceconsul i Reykjavik paa Island havde i Aaret 1873 intet svensk, men derimod 6 norske Fartøier af samlet Drægtighed 193½ Com.-Læster besøgt Øen, medbringende fra Norge Colonialvarer, Mel og nogen Trælast. Af disse Fartøier gik 4 tilbage til Norge med Ladning af Islands Produkter, et til Norge i Ballast og et til Spanien med Klipfisk.

Vinteren havde i det Hele taget været mild, Frosten oversteg ikke 12° R. med kun ubetydeligt Snefald, hvilket i Forening med forrige Aars rigelige Høst havde god Indvirkning paa Husdyrenes Tilstand. Skab-Sygdommen, der i flere Aar har været udbredt blandt Faarene, er nu næsten ophørt.

Sommeren var usædvanlig kold og tør, saaledes at Udbyttet af Høstesten, hvad Kvantiteten angaar, neppe kunde regnes for et Middelsaar; Kvaliteten derimod var udmærket god.

Torskefiskeriet har givet et Udbytte, som ialmindelighed mod-

Consulatberetninger for 1873. Reykjavik. London.

svarede et Middelsaar. En Mængde fremmede Fiskere, især franske, siges at have gjort ganske heldige Fangster.

Af Trælaster er tilført betydelig mindre end sædvanlig, hvorfor denne Vare er meget efterspurgt til ganske høje Priser; 6 Alens Bord ere saaledes solgte til 9 Rd. dansk pr. Tylt.

Udførselen af levende Heste til England har i Løbet af Aaret været ganske betydelig, til usædvanlig høje Priser; ogsaa ere endel Faar udførte, og denne Export antages fremdeles at ville vedblive.

Priserne paa islandske Produkter har været:

Uld 48 β , Talg 18 β , Edderdun 8 Rd. pr. $\mathcal{R}$.

Tørfisk 30 Rd., Klipfisk 25 Rd. pr. Sk $\mathcal{R}$; Tran 25 Rd. pr. Tønne.

Det af nogle Kjøbmænd i Bergen oprettede „Samlag“ for Handel paa Island siges nu at skulle opløses, efterat det har lidt ikke ubetydelige Tab, maaske tildels paa Grund af Ubekjendtskab med Lokalforholdene paa Øen.

Sundhedstilstanden har hele Aaret været tilfredsstillende.

Som noget Usædvanligt for Island har i Løbet af Aaret for første Gang en Udvandring af Islændere, ca. 400 Personer, fundet Sted, dels til Nordamerika, dels, som man antager, til Brasilien; og den saaledes fremkomne Udvandningslyst vil rimeligvis tiltage, ifald tilfredsstillende Efterretninger indløbe fra de allerede Udvandrede. Islands iforveien ringe Befolkning gjør denne Formindskelse af de bedste Arbeidskræfter meget følelig.

London.

London og Viceconsuls-Stationerne besøgte i 1873 af følgende Antal norske Fartøier:

Ankomne norske Fartøier:

	Antal.	C.-L.
Fra Norge med Ladning	3,149	297,213
- Sverige -	1,048	174,944
- andre Lande -	1,732	335,817
- Havne inden Distriktet -	14	2,314½
- Norge i Ballast	117	15,799½
- andre Lande -	107	16,525½
- Havne inden Distriktet -	811	81,238½
Summa	6,978	923,852
Overliggende fra 1872	219	40,911½
Kjøbte Fartøier	125	27,802½
Summa	7,322	992,566

Afgaaede norske Fartøier:

Til Norge med Ladning	1,171	93,637½
- Sverige -	249	28,857½
- andre Lande -	1,502	189,673
- Havne inden Distriktet -	23	2,361
- Norge i Ballast	1,813	223,140
- Sverige -	463	88,641½
Lateris	5,221	626,310½

Transport	5,221	626,310½
- andre Lande i Ballast	1,186	251,934
- Havne inden Distriktet -	737	73,856½
Summa	7,144	952,101
Overliggende ved Aarets Udgang	173	39,291½
Solgte Fartøier	5	1,173½
Summa	7,322	992,566

Den af norske Fartøier paa Distriktet optjente Bruttofragt udgjorde for Fartøier:

Fra Norge 510,452 £	Til Norge 94,137 £
- Sverige 513,250 -	- Sverige 35,378 -
- andre Lande 1,481,392 -	- andre Lande 307,224 -

Ankomne ialt 2,505,094 £ Afgaaede ialt 436,739 £

Altsaa paa Distriktet i det Hele 2,941,833 £.

Antallet af de med Ladning ankomne norske Fartøier opgik i 1873, sammenholdt med de under de 2 foregaaende Aar ankomne, til i

1871	5,032	Fartøier af 656,657 C.-L.s Drægtighed
1872	5,119	— - 679,362 — —
1873	5,929	— - 807,974 — —

og de med Ladning afgaaede til i

1871	3,239	Fartøier paa 359,531 C.-L.s Drægtighed
1872	3,172	— - 355,396 — —
1873	2,922	— - 312,168 — —

Den norske Skibsfart paa Storbritanien, som i 1872 forøgedes forholdsvis mindre end den i en længere Aarrække pleiede at gjøre, tog i det forløbne Aar et overordentligt stort Skridt fremad. Saaledes oversteg de med Ladning under 1873 ankomne Fartøier med et Antal af 810 og en Drægtighed af 128,612 C.-L. de under det næstforegaaende Aar ankomne — en Tilvæxt af ca. 19 pCt. Paa den anden Side formindskedes Antallet af de med Ladning afgaaede Fartøier med 250 og Drægtigheden med 43,228 Læster — en Formindskelse af ca. 12 pCt. Hele Tilvæksten med i Ladning ankomne og afgaaede Fartøier udgjorde derfor 85,384 Læster eller noget over 8 pCt., medens Tilvæksten i 1872 kun var 18,570 Læster eller ikke fuldt 2 pCt.

Forøgelsen viser sig saavel blandt de fra Norge og Sverige med Ladning ankomne norske Fartøier, som blandt de fra andre Lande ankomne, men er størst for de sidstes Vedkommende.

Saaledes ankom:

Fra Norge:

1871	2,655	Fartøier af 264,217 C.-L.s Drægtighed
1872	2,641	— - 260,685½ — —
1873	3,149	— - 297,213 — —

Fra Sverige:

1871	1,072	Fartøier af 170,636 C.-L.s Drægtighed
1872	965	— - 151,305½ — —
1873	1,048	— - 174,944 — —

og fra udenrigske Steder:

1871	1,305	Fartøier af 221,794 C.-L.s Drægtighed
1872	1,513	— - 267,371 — —
1873	1,732	— - 335,817 — —

Ifølge de af „Board of Trade“ i Begyndelsen af Januar offentliggjorte summariske Opgaver skulde Drægtigheden af de ankomne lastede norske Fartøier have udgjort:

Consulatberetninger for 1873 London.

1871	1,361,471 Tons
1872	1,425,580 —
1873	1,626,574 —

udvisende en Tilvæxt i 1873 af 200,994 Tons eller ca. 14 pCt. over det foregaaende Aar, medens Tilvæksten ifølge Consulatets Opgaver, som nys nævnt, skulde have beløbet sig til 128,612 C.-L. eller ca. 50,000 Tons mere. Denne Uoverensstemmelse mellem Board of Trades og Consulatets Opgaver beror antagelig paa en Feiltagelse i de førstes, opkommen ved en Forvexling af svenske og norske Fartøier. Thi — som senere skal vises — ankom ifølge Board of Trades Tabeller svenske Fartøier til samlet Drægtighed 64,619 Tons med Ladning fra Norge, medens ifølge Consulatets Skibslister Antallet kun gaar op til ca. 40 af i det højeste 10,000 Tons Drægtighed. Tilfølgende de samme Tabeller skulde de lastede norske Fartøier Aar 1873 være ankomne fra følgende Lande:

Norge	611,310 Tons
Sverige	322,469 —
Britisk Nord-Amerika	232,678 —
Forenede Stater	184,930 —
Finland og Rusland	137,442 —
Tydsland	28,127 —
Vestindien, Mexiko og Central-Amerika	24,667 —
Spanien	18,838 —
Frankrig	15,095 —
Ostindien	8,180 —
Brasilien	5,330 —
Danmark	4,585 —
Ægypten	4,222 —
Tyrkiet	4,216 —
Peru	2,317 —
Belgien	1,337 —
Italien	1,149 —
Portugal	757 —
Australien	536 —
Kina	430 —
Holland	417 —
Ikke opregnede Lande	17,542 —

Summa 1,626,574 Tons

Sammenholdt med Opgaverne for 1872 vise disse Summer en almindelig Tilvæxt i Importen med norske Fartøier; Importen fra britisk Nordamerika udviser den største Tilvæxt. Mere end 90 pCt. af de lastede norske Fartøier ankom fra 5 Lande, nemlig fra Norge, Sverige, britisk Nordamerika, de forenede Stater og Rusland.

Som allerede berørt, viser der sig en ganske betydelig Formindskelse i Antallet af de med Ladning under 1873 afgaaede norske Fartøier, næsten udelukkende blandt de til „andre Lande“ afgaaede, medens Antallet af de til Norge afgaaede forøgedes og Formindskelsen i de til Sverige afgaaede var høist ubetydelig.

Saaledes afgik med Ladning til Norge:

1871	1,047 Fartøier af 78,345 C.-L.s Drægtighed
1872	1,053 — - 80,138 — —
1873	1,171 — - 93,637½ — —

og med Ladning til Sverige:

1871	282 Fartøier af 31,514 C.-L.s Drægtighed
1872	278 — - 29,886 — —
1873	249 — - 28,857½ — —

samt med Ladning til andre Lande:

1871	1,910 Fartøier af 249,672 C.-L.s Drægtighed
1872	1,841 — - 245,371 — —
1873	1,502 — - 189,673 — —

Formindskelsen i de sidste opgik saaledes til det betydelige Beløb 55,698 C.-L. Grunden til denne mere indskrænkede Anvendelse af norske Fartøier i Exporten fra Storbritanien i Aar 1873 maa formentlig søges i den Formindskelse af Udførselen paa Stenkul og Jern, som indtraf forgangent Aar, og som var mest mærkbar i Exporten til de forenede Stater. Den betydeligste Formindskelse viste sig ogsaa blandt de til dette Land afgaaede norske Fartøier.

Tilfølgende de ovenomhandlede Board of Trades Tabeller udgjorde de med Ladning afgaaede norske Fartøier i

1871	765,777 Tons
1872	769,702 —
1873	687,492 —

udvisende saaledes en Formindskelse i 1873 af 82,210 Tons eller næsten 11 pCt.

De afgaaede norske Fartøier indtog Ladning til efterfølgende Lande:

Norge	210,846 Tons
Forenede Stater	104,197 —
Finland og Rusland	66,815 —
Danmark	60,043 —
Sverige	56,496 —
Vestindien, Mexiko og Central-Amerika	44,550 —
Tydsland	36,214 —
Britisk Nordamerika	23,132 —
Italien	10,461 —
Spanien	10,133 —
Brasilien	9,352 —
Portugal	8,780 —
Ægypten	8,284 —
Ostindien	7,490 —
Tyrkiet	6,376 —
Frankrig	5,658 —
Grækenland	1,482 —
Peru	1,438 —
Østerrig	608 —
Australien	528 —
Holland	137 —
Ikke opregnede Lande	14,472 —

Summa 687,492 Tons.

Formindskelsen var størst til de forenede Stater eller ca. 47,000 Tons, dernæst til Danmark og Rusland respektive 16,000 og 14,000 Tons; derimod forøgedes Exporten med norske Fartøier til de vestindiske Farvande med ca. 12,000 Tons.

Antallet af norske Dampskibe, som besøgte Distriktet, steg fra 113 Aar 1872 til 182 Aar 1873, beregnet efter Antallet af sammes Reiser. De fleste eller 88 ankom til Newcastle, 21 til

Consulatberetninger for 1873. London.

London, af hvilke de 4 Dampskibe, som underholdt en regelmæssig Forbindelse mellem Norge og Newyork via London, tilsammen gjorde 12 Reiser, 11 ankom til hver af Stederne Liverpool og Hull, 10 til Middlesbro og 9 til Cardiff.

25 norske Fartøier forulykkedes eller strandede inden Distriktet og 5 norske Fartøier paa tilsammen 1,173½ C.-L. solgtes.

Paa den anden Side indkjøbtes ikke mindre end 125 Fartøier af ca. 27,802 C.-L.s Drægtighed for norsk Regning.

Til London ankom Aar 1873 1,113 lastede norske Fartøier paa 245,066½ C.-L. mod 923 paa 195,031 C.-L. Aar 1872. Af de Aar 1873 ankomne Fartøier vare:

Fra Norge . . .	350	paa	62,140	C.-L.
- Sverige . . .	360	-	82,171	—
- andre Lande .	403	-	100,755½	—

Derimod afgik med Ladning fra London kun 48 Fartøier paa 14,281½ C.-L. mod 60 Fartøier paa 11,076½ C.-L. det foregaaende Aar. De vare saaledes fordelte:

Til Norge . . .	12	Fartøier	paa	5,811	C.-L.
- Sverige . . .	1	—	-	64	—
- andre Lande .	35	—	-	8,406½	—

Blandt de til Norge afgaaede ere indbefattede de store transatlantiske Dampskibe, hvilke dog indehavde kun høist ubetydelig Ladning.

Samtidig ankom til London med Ladning 285 svenske Fartøier paa 35,001 Nylæster og afgik med Ladning 104 paa 11,436 Nylæster mod 252 Fartøier paa 26,241 Nylæster ankomne og 91 paa 9,368 Nylæster afgaaede Aar 1872.

De større Havne inden Distriktet besøgttes Aar 1873 af følgende Antal norske Fartøier:

Newcastle . . .	737	Fartøier	paa	85,412½	C.-L.
Liverpool . . .	397	—	-	78,241	—
Hull	388	—	-	51,824½	—
Cardiff	249	—	-	45,617½	—
Hartlepool . . .	413	—	-	33,644½	—
Grangemouth . .	362	—	-	31,059	—
Grimsby	238	—	-	28,009	—
Bristol	122	—	-	24,566	—
Gloucester . . .	126	—	-	23,120	—
Sunderland . . .	305	—	-	22,579½	—
Leith	201	—	-	18,536	—
Charlestown . . .	268	—	-	16,545	—
Middlesborough .	181	—	-	16,182	—
Barrow	71	—	-	14,103	—
Dundee	116	—	-	13,183	—
Dublin	59	—	-	12,741	—
Alloa	148	—	-	11,538½	—
Cork	59	—	-	10,936½	—
Swansea	69	—	-	10,618½	—
Newport	64	—	-	10,208	—
Belfast	54	—	-	10,081	—

Sammenholdt med Opgaverne fra 1872 vise disse Summer en Formindskelse i den norske Skibsfart i 1873 i Newcastle, Cardiff, Leith, Dublin og Newport; men en Tilvæxt i alle de øvrige Havne, særdeles betydelig i Liverpool og Hull. I enhver af de

21 ovennævnte Havne opgik den norske Skibsfart til 10,000 C.-L. og derover.

Den svenske Skibsfart paa Storbritanien Aar 1873, sammenholdt med de tvende nærmest foregaaende Aar, udviser Følgende:

1871	2,176	Fartøier	paa	141,279	Nylæster.
1872	2,243	—	-	152,651	—
1873	2,460	—	-	185,131	—

deraf ankom af lastede Fartøier:

1871	1,572	paa	98,355	Nylæster.
1872	1,720	-	113,492	—
1873	1,928	-	140,247	—

og afgik af lastede:

1871	1,585	-	94,159	—
1872	1,599	-	99,598	—
1873	1,741	-	117,554	—

Den svenske Skibsfart forøgedes i Aaret 1873 med ca. 21 pCt. Antallet af svenske Dampskibe, som besøgte Distriktet, var 522 mod 269 i 1872, en Tilvæxt af næsten 100 pCt.

Af 102 Havne, hvor Viceconsuler findes ansatte Aar 1873, besøgttes 95 af svenske og norske Fartøier. Svenske Fartøier ankom til 74 og norske til 95 Viceconsulsstationer. De 7 Stationer, til hvilke intet svensk eller norsk Fartøj erlagde Consulatavgift i Aaret 1873, vare Aldborough, Leal, Lore, Lossimouth, St. Ives, Scilly og Shields.

Beløbet af de i 1873 udfærdigede Andragender om Penges Hjemsendelse til Norge ved herværende Generalconsulat og ved Viceconsulaterne i Cardiff, Hull, Liverpool og Newcastle

opgik til	£ 1,072. 10. 4.
mod i 1872	- 851. 16. -
og i 1871	- 598. 10. 5.

I Løbet af Aar 1873 blev gennem Consulatets Foranstaltning besørget udbetalt og hjemsendt Arvemidler efter afdøde norske Søfolk til et Beløb, stort £ 292. 13. 3.

334 skibbrudne og nødlidende norske Sømænd bleve gennem Consulatets Omsorg understøttede og hjemsendte Aar 1873.

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

Ankomne:

	1871.	1872.	1873.
Britiske	11,250,120 Tons	12,139,805 Tons	12,474,886 Tons
Fremmede	5,205,222 —	5,766,135 —	6,317,077 —
Summa	16,455,342 Tons	17,905,940 Tons	18,791,963 Tons

Afgaaede:

Britiske	13,396,583 Tons	13,574,471 Tons	13,656,400 Tons
Fremmede	5,650,872 —	5,673,881 —	5,486,267 —
Summa	19,047,455 Tons	19,248,352 Tons	19,142,667 Tons

Drægtigheden af de ankomne og afgaaede lastede Fartøier opgik tilsammen Aar 1873:

Britiske til	26,131,286 Tons
Fremmede	11,803,344 —
Summa	37,934,630 Tons,

Consulatberetninger for 1873. London.

og var hele Tilvæksten sammenholdt med 1872: 780,338 Tons eller ca. 2 pCt. Heraf kommer paa de britiske Fartøier 417,010 Tons, en Tilvæxt af noget over $1\frac{1}{2}$ pCt. og paa de fremmede 363,328 Tons, noget over 3 pCt. Samtidigt omfattede Sveriges Skibsfart 959,948 Tons, og Norges 2,314,066 —

eller tilsammen 3,274,014 Tons.

De forenede Rigers Fartøier udgjorde saaledes næsten 9 pCt. af hele Skibsfarten og næsten 28 pCt. af de fremmede Fartøier. Af de forskellige Nationers Fartøier formindskedes de russiske, franske og italienske; de danske, tyske, hollandske og østerrigske forbleve stillestaaende, hvorimod de forenede Rigers, Belgiens, Spaniens, Grækenlands og de forenede Staters Fartøier forøgedes, i en noget mere betragtelig Grad dog alene de forenede Rigers eller med 346,536 Tons, hvoraf 227,751 Tons skulle komme paa Sveriges Andel og 118,784 paa Norge. Heri antages dog, som tidligere antydte, en Modifikation at burde ske.

Storbritanniens Handelsflaade bestod ved Udgangen af 1873 af 21,021 Seilfartøier paa 4,024,581 Tons. og 3,852 Dampfartøier - 1,711,787 —

24,873 Fartøier paa 5,736,368 Tons.

I Aarets Løb aftog Seilfartøierne Antal med 400 paa 121,307 Tons og Dampskibenes tiltog med 190 paa 175,712 Tons; Tilvæksten udgjorde altsaa 54,405 Tons. Det samme Forhold har vist sig nu gennem flere Aar. Nogen officiel Opgave over Skibsbyggeriet i Aarets Løb er endnu ikke bleven tilgængelig. Det antages imidlertid, at et mindre Antal Fartøier byggedes i 1873 end i de tvende foregaaende Aar, rimeligvis som en Følge af de forhøjede Priser paa Materialierne. Den tilfornordnede Viceconsul i Newcastle skriver angaaende Skibsbyggeriet ved Tynefloden, at Skibsværfterne i det forløbne Aar have udfoldet en livlig Virksomhed, og har man beregnet at 100,000 Tons ere blevne konstruerede mod 80,000 Tons Aar 1872. Og dette uagtet Priserne paa Jernfartøier ere stegne med 25 pCt., saaledes at et Dampfartøi, bestemt til Fart i europæiske Farvande, nu koster £ 18 til £ 21 pr. Ton gross register; højere Klassers Dampfartøier koste £ 22 til £ 25 pr. Ton; Dampmaskiner koste £ 60 à £ 65 pr. nominel Hestekraft. Siden Kulprisernes Stigen har man begyndt at bygge Seilfartøier af Jern, for hvilke Priserne ere £ 18 til £ 20 pr. Ton for mindre og £ 20 til £ 22 for transatlantiske Fartøier. Det største Jernseilfartøi, konstrueret i Newcastle, gik af Stabelen forrige Aar. Dets Drægtighed var 1,730 Register Tons, dets Længde er 254 Fod og Bredden 39'.

Fragterne vise sig under det forløbne Aar at have været meget lønnende, hvilket har sin Grund dels i den usædvanlig store Efterspørgsel efter Trævarer og dels af de allerede i Consulatets Indberetning for 1872 antydede Aarsager, nemlig Formindskelsen i Antallet af britiske Seilfartøier og Forhøjelsen i Priserne paa Stenkul, hvilket sidste har gjort Concurrencen med Dampfartøierne mindre vanskelig. Fragterne viste sig ogsaa at være i jevnt Tiltagende. Saaledes betales i Fragt fra Norge til London for Battens og Bord pr. Christiania Standard 18 sh. 6 d, 19 sh., 20 sh., 22 sh., 25 sh. 3 d til 27 sh.; pr. Dram.

Stand.: 22 sh., 23 sh., 24 sh., 27 sh., 28 sh. 6 d, 30 sh. til 32 sh.; for Ved 32 sh., 33 sh., 34 sh., 37 sh. 6 d, 38 sh., 40 sh., 42 sh., 45 sh., 50 sh. 6 d, 55 sh. til 57 sh. pr. Kubik-Favn. For Is (Vaarløverance) 10 sh., 10 sh. 6 d, 11 sh., 12 sh., 13 sh., 14 sh. 6 d — i Juli og August 15 sh., 16 sh. 6 d til 17 sh. — ud paa Høsten endog 20 sh. pr. Ton. Fra Gefle og nærliggende Havne til London paa Vaaren for Planker 50 sh. à 52 sh. 6 d pr. Pbg. Std., i Juli Maaned 55 sh., i August 60 sh. à 65 sh. og senhøstes endog 70 sh. pr. Std. Fra de nordligste Havne i den botniske Bugt saavel som fra Finland 2 sh. 6 d. à 5 sh. mere. Fra Kronstadt 52 sh. 6 d, 55 sh., 70 sh. — fra preussiske Havne for Tømmer 16 sh. pr. Load indtil 20 sh. à 21 sh. ud paa Høsten. Fragterne fra Kvebek stige fra 80 sh. paa Vaaren til 120 sh. ud paa Høsten pr. Std. Planker og fra 34 sh. pr. Load Bjælker til 50 sh. Fra Archangel 78 sh. 9 d til 80 sh. pr. Std. Fra Pensacola for Pitchpine 50 sh. pr. Load, senere 57 sh. 6 d à 60 sh. Fra New-York pr. Qr. Hvede 6 sh. 9 d til 8 sh. 9 d, pr. Steamer 10 sh. til 10 sh. 6 d. Fra Filadelfia 6 sh. 6 d pr. Qr. Mais og pr. Tønde Petroleum 7 sh. 2 d à 10 s. Fra Wilmington pr. Tønde Terpentint 7 sh. 8 d à 8 sh. 9 d. For Mahogni fra Minatitlan 65 sh. til 77 sh. 6 d pr. Ton, fra Belize 63 sh. à 65 sh. For Sukker fra Brasilien 26 sh. à 42 sh. pr. Ton. For Benaske fra Montevideo 30 sh., fra Rio Grande 26 sh. pr. Ton. For Ris fra Ostindien betales 60 sh. à 70 sh. pr. Ton og for Guano fra Peru 65 sh. à 72 sh. 6 d. pr. Ton til Storbritannien.

Fragterne for Trævarer til Newcastle vare fra Gøtheborg i Begyndelsen af Aaret 22 sh. til 27 sh. 6 d pr. Pbg. Std., fra Mai til August stige de til 30 sh.; fra September til December varierede de mellem 28 sh. 6 d og 35 sh. Fra Hernøsand vare 42 sh. 6 d for Vaarløverancen og 72 sh. 6 d imod Slutningen af Aaret. Fra Drammen vare de paa samme Tid £ 1—3—, og £ 2—7—6.

Stenkulsfragterne for Seilfartøier til Christiania stige fra £ 7 til £ 8—10—; til Horten varierede de mellem £ 4 og £ 7—10—; til Bergen mellem £ 8 og £ 11. Til Stockholm vare de £ 8—10—, i Januar, i Vaarmanederne stige de til £ 10, fra August til Oktober varierede de mellem £ 8 10 sh. og £ 9 10 sh., imod Slutningen af Aaret gik de op til £ 15 10 s. Til Gefle betales £ 5 10 sh. à £ 8 5 sh. paa Vaaren og £ 7 mod Slutningen af Aaret. Til Bahia £ 25 à £ 27 — Rio £ 26 à 33 — Lissabon (fra Newcastle) £ 9 à 11 — Malta £ 13 à 18 — Livorno og Genua £ 16 à 24 — Aden £ 32 à 36 — Mauritius £ 25 à 30 — Bombay £ 25 à 27 — Alt regnet pr. Keel.

Fra Havne i Wales for Jernbaneskiner til New-York 17 à 18 sh. pr. Ton — New-Orleans 21 sh. à 22 sh. 6 d — til Montevideo for Kul 30 à 37 sh. — Vestindien, St. Thomas og Jamaica 15 sh. à 20 sh. pr. Ton.

Ifølge de af Board of Trade i Begyndelsen af Januar d. A. offentliggjorte Opgaver udgjorde Drægtigheden af de til Storbritannien og Irland fra Norge med Ladning i 1873 ankomne Fartøier, sammenlignet med de næst foregaaende tvende Aar:

1871	754,083 Tons
1872	792,772 —
1873	868,147 —

Consulatberetninger for 1873. London.

og de med Ladning til Norge afgaaede:

1871	297,933	Tons
1872	305,209	—
1873	328,641	—

Værdien af Importen fra Norge angives til:

1871	2,128,150	£
1872	2,367,302	-
1873	2,920,938	-

samt af Exporten til Norge af britiske Produkter alene:

1871	1,058,113	£
1872	1,425,432	-
1873	1,880,749	-

I disse Tal er saaledes ikke indbefattet Værdien af Colonialvarer m. m., hvoraf betydelige Kvantiteter fra England afskibes til Norge.

Ovenanførte Summer viser en ganske mærkelig Udvikling af Handelsforbindelserne mellem Norge og Storbritanien i det forløbne Aar. Saaledes forøgedes Importen med 75,375 Tons og Værdien med £ 553,636, medens Indførselen fra Norge i 1872, som ogsaa var et meget godt Aar, kun tiltog med 38,689 Tons og Værdien med 249,152 £. Ligeledes tiltog Exporten i 1873 med 23,432 Tons og £ 455,317, medens den 1872 kun udviste en Tilvæxt af 7,276 Tons og £ 367,319.

1873 maa derfor have været et særdeles gunstigt Aar og fremforalt have Priserne paa Trævarer været exempelløst høje. Eftersom de udførlige statistiske Arbejder vedrørende Storbritaniens Handel og Skibsfart for 1873 endnu ikke ere blevne tilgængelige, er det umuligt at sige, hvori denne anseelige Tilvæxt hovedsageligen bestod, og den Omstændighed, at man har slaaet sammen Norge og Sverige i de faa enkelte Opgaver, som haves for Haanden, saasom f. Ex. i Importen af Trævarer og Exporten af Kul og Jernbaneskiner, lægger store Hindringer iveien for en klar Op-

fatning af Handelsforholdene. Importen fra Norge foregik med nedenanførte Landes Fartøier:

	1873		1872
Norske	611,310	Tons mod	588,686 Tons.
Engelske	151,797	— -	156,627 —
Svenske	64,619*)	— -	5,750 —
Danske	24,492	— -	30,303 —
Tydske	4,896	— -	5,222 —
Russiske & Finske	3,513	— -	2,315 —
Hollandske	1,118	— -	1,905 —
Franske	923	— -	1,686 —
Belgiske	415	— -	- —
De forenede Staters . . .	64	— -	- —

Summa 868,147 Tons.

og Exporten med:

	1873		1872
Norske	210,846	Tons mod	185,381 Tons.
Engelske	77,222	— -	91,768 —
Svenske	17,660	— -	6,331 —
Tydske	10,393	— -	7,678 —
Danske	7,702	— -	5,472 —
Hollandske	1,761	— -	2,212 —
Franske	1,647	— -	3,343 —
Spanske	708	— -	1,561 —
Russiske & Finske	702	— -	605 —

Summa 328,641 Tons.

Efter denne almindelige Oversigt over Norges Skibsfart og Handel i 1873 hidsættes sluttelig en nærmere Redegjørelse for Rørelsen i de vigtigste Importartikler derfra, saavidt de knappe og ufuldstændige Materialier tillade:

*) Forholdet hermed har tidligere været omhandlet.

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

Fra	Huggen Last i Loads.			Skaaren Last i Loads.		
	1871.	1872.	1873.	1871.	1872.	1873.
Norge og Sverige . .	462,225	509,898	700,097	1,491,988	1,523,195	1,535,852
Rusland og Finland .	191,280	258,879	340,702	515,596	634,677	754,666
Tydskland	334,290	275,125	262,818	-	-	-
Britisk Nordamerika .	451,312	443,484	365,875	703,800	788,288	954,356
Andre Landre . . .	209,528	295,247	401,898	137,117	141,189	170,849
Summa	1,648,635	1,782,633	2,071,390	2,848,501	3,087,349	3,415,723

Consulatberetninger for 1873. London.

hvis Værdi er bleven beregnet til:

Fra	Huggen Last.			Skaaren Last.		
	1871.	1872.	1873.	1871.	1872.	1873.
	£	£	£	£	£	£
Norge og Sverige . .	810,216	910,448	1,551,536	3,012,345	3,349,616	4,431,184
Rusland og Finland .	399,955	559,112	810,284	1,239,170	1,530,745	2,239,243
Tydskland	841,557	854,887	1,009,107	-	-	-
Britisk Nordamerika .	807,959	1,798,441	1,806,642	1,830,446	2,206,405	3,130,185
Andre Lande	822,478	1,047,140	1,504,799	430,265	486,897	723,896
Summa	3,682,165	5,170,028	6,682,368	6,512,226	7,573,663	10,524,508

		1871	1872	1873
Totalimport	Loads	4,497,136	4,869,982	5,487,113
til en Værdi af	£	11,194,391	12,743,691	17,206,876

hvoraf fra Norge og Sverige:

	Loads.			Værdi i £.		
	1871.	1872.	1873.	1871.	1872.	1873.
Huggen Last	462,225	509,898	700,097	810,216	910,448	1,551,536
Skaaren Do.	1,491,988	1,523,195	1,535,852	3,012,345	3,349,616	4,431,184
Summa	1,954,213	2,033,093	2,235,949	3,822,561	4,260,064	5,982,720

Den samlede Tilvæxt i Importen af Trævarer udgjorde saaledes 617,131 Loads, hvoraf fra Norge og Sverige 202,856 Loads, og bestod paa det nærmeste det hele eller 190,199 Loads af huggen Last. Hvilke usædvanligt høje Priser, der have været gjældende i Aarets Løb, fremgaar klart nok deraf, at medens Tilvæksten i Importen af skaaren Last fra Norge og Sverige kun forøgedes med 12,657 Loads, steg Værdien samtidig med £ 1,081,568. Ogsaa for huggen Last sees at være betinget høiere Priser, idet den importerede Kvantitet steg med ca. 37 pCt., men den beregnede Værdi med ca. 70 pCt. Hvor stor Andel af Importen, der kom paa hvert af Rigerne, er ikke muligt at bestemme, dog turde en stor Del af Tilvæksten i huggen Last være grundet paa en yderligere udvidet Tilførsel fra Norge af smaa Bjælker, de s. k. „Balks“ og Minetømmer. Tonsantallet af den sammenlagte Import fra Norge Aar 1873 forøgedes nemlig forholdsvis mere end Tonsantallet af Importen fra Sverige, medens et fuldstændigt modsat Forhold fandt Sted 1872.

Til London skal der i 1873 være ankommet 1,673 Fartøier

paa 750,059 Tons, lastede med Trævarer, mod 1,455 paa 640,502 Tons det foregaaende Aar, og var Tilførselen af Trævarer til London 1873 den største, som nogensinde har fundet Sted.

Fra Norge skal der 1873 være ankommen til London med Trævarer:

291 Fartøier paa 104,145 Tons 1873
mod 304 — - 114,467 — 1872
266 — - 107,588 — 1871.

Tilførselen af Trævarer fra Norge til London synes at være i stadigt Aftagende; thi omend Importen i 1872 var noget større end 1871, var den dog betydeligt mindre end i de foregaaende Aar. I 1868 opgik Importen til 159,374 Tons og gik saaledes, sammenlignet med 1868, forgangent Aar ned med over 50 pCt.

Importen fra Norge til London bestod af:

		1873	1872
Battens	Stkr.	509,000	mod 717,000
Gulvplanker . .	—	3,385,000	- 3,892,000
			2

Consulatberetninger for 1873. London.

	1873	1872
Planker Stkr.	163,000 mod	173,000
Balks —	34,000 -	17,000
Spirer —	75,000 -	77,000
Ved Favne	20,000 -	21,000

Kjøbelysten efter høvlede Gulvplanker, som er den vigtigste Importartikel, var mindre paa Grund af de høje Priser, som Sælgerne forlangte. Importen dalede ogsaa med ca. 500,000 Stkr. Henimod Slutningen af Aaret blev Efterspørgselen stærkere og Priserne steg. Priserne noteredes for:

Prima Furu 1 Tomme tykke	12 sh. 6 d à 13 sh. 6 d og i Oktober 14 sh. 6 d à 15 sh.
Do. Gran = — —	10 sh. 6 d à 11 sh. 6 d og i Oktober 12 sh. à 13 sh.
Sekunda Kvalitet . . = — —	8 sh. 6 d à 10 sh. 6 d, i Juli 10 sh. 6 d à 12 sh. 6 d; i Oktober 12 sh. à 13 sh. 6 d.
s. k. Matched Boards $\frac{5}{8}$ " og $\frac{3}{4}$ "	— 8 sh. 6 d à 10 sh. 6 d pr. 100 Kvadratfod.

Prisen paa Planker af prima Kvalitet var i Begyndelsen af Aaret £ 10 à £ 13 10 sh., men steg i Juli til £ 12 à £ 13 10 sh. pr. Ptbg. Std. Sekunda Kvalitet betaltes med £ 9 10 sh. à £ 10 10 sh., hvilken Pris ligeledes steg til £ 10 10 sh. à £ 11 10 sh.

Efterspørgselen efter Battens mindskes Aar for Aar og Importen aftager derfor i samme Forhold. Prisen var ved Aarets Begyndelse £ 7 5 sh. à £ 9, men steg mod Slutningen til £ 9 à £ 9 10 sh.

Af de s. k. „Balks“ var Importen dobbelt saa stor som i 1872 og oversteg Behovet paa Pladsen. Prisnoteringerne begyndte i Januar med 50 sh. à 55 sh., steg i August og September til 55 sh. à 62 sh.; men gik atter ned ved Aarets Slutning til 50 sh. à 55 sh. pr. Load.

For Spirer betaltes i Begyndelsen af Aaret 50 sh. à 70 sh. pr. Load, senerehen faldt Prisen ned til 40 sh. à 60 sh.

Forbruget af Ved formindskedes som Følge af de høje Priser, og Handelen dermed synes ikke at have været lønnende. Priserne noteredes uforandrede hele Aaret til 90 sh. à 125 sh. pr. Favn for Planke- og Bordved og for Baghunved og Kubbeved 70 sh. à 80 sh. pr. Favn.

Humlestørrer betaltes med 1 à $1\frac{1}{2}$ Penny pr. Fod i Januar, men steg i Værdi til 2 à $2\frac{1}{2}$ Pence pr. Fod.

De s. k. Rickers 7 d à 9 d pr. Stykke ud paa Vaaren og 10 d à 14 d ved Aarets Slutning.

Til Hull indførtes fra Norge følgende Kvantiteter Trævarer:

	1871	1872	1873
Planker, Battens og Bord . . . Loads	46,182	38,304	27,758
Bjælker —	18,224	9,895	35,626
Minetømmer —	674	6,013	3,865
Splitved —	396	3,017	543
Stav —	-	-	2,213

hvilket viser en temmelig stor Aftagen i Tilførselen af skaaren Last, men derimod en endnu større Forøgelse i huggen Last. Efterspørgselen efter Trævarer har været jævn, omend de høje Priser afskrækkede Kjøberne. Beholdningerne vare ved Aarets Slutning af almindeligt Omfang. Viceconsulen udtaler som sin Formening, at om end Trævarer paa Grund af de nærværende høje Priser ikke vil komme til at anvendes i samme Udstrækning som før, saasom som Bygningsmateriel, saa anvendes de dog nu for Tiden i saa mange forskellige Industrigræne inden Landet, at nogen Fare for en formindsket Efterspørgsel neppe vil kunne opstaa, saafremt ikke Afskiberne opskrue sine Fordringer alt for høit.

Viceconsulen i Newcastle indberetter, at 1873 Aars Import af Trævarer fra Norge og Sverige oversteg betydeligt det foregaaende Aars. Tiltrods for de høje Priser var Afsætningen god og Beholdningerne ved Aarets Slutning vare i Almindelighed ikke store. Importen fra Norge bestod af:

	1873	1872
Planker, Battens og Ender	17,496 Loads mod	21,543
Huggen Last	47,712 —	26,498
Lathwood	10 Favne -	23

Af disse Varer syntes Begjæret efter Battens, Stav og Minetømmer i store Længder at være livligst. Bord vare sammenslignelsesvis mindre begjærede. $6\frac{1}{2}$ " à $7\frac{1}{2}$ " Battens af 2den Kvalitet noteredes i Juli til £ 11 à £ 12 pr. Ptbg. Std.

Høvlede Bord, Furu af bedste Sort, noteredes £ 14. 10 sh.

— Gran — — — £ 13. 10 sh.

— 2den Kvalitet blandet Furu & Gran £ 13 pr.

Ptbg. Std.

Priserne paa kort Props vare forholdsvis lave. 3" saaledes til 5 sh. à 5 sh. 6 d; $3\frac{1}{2}$ " noteredes ved Midsommerstid og for den tilbagestaaende Del af Aaret til 6 sh.; 4" til 6 sh. 3 d; $4\frac{1}{2}$ " til 8 sh. 6 d; 5" og 6" til 10 sh à 11 sh., alt pr. 72 løbende Fod.

For lang Props vare Priserne 6 sh. a 7 sh. pr. løbende 72 Fod. Paa Grund af stor Beholdning ere de gaaede ned til 5 sh. à 5 sh. 6 d.

Minetømmer solgtes i Begyndelsen af Aaret til 42 sh. 6 d pr. Load „string measure“, men gik senere op til 47 sh. 6 d à 50 sh. Da som en Følge heraf Indførselen tiltog, faldt Priserne atter og vare ved Aarets Slutning 40 sh. pr. Load.

Viceconsulen i Leith meddeler, at Indførselen af Træløst fra Norge did og til Granton opgik til:

	1873.	1872.
Planker Stkr.	1,600 mod	15,441
Battens —	768,163 -	430,462
Bord —	200 -	-
Bjælker —	2,030 -	11,091
Minetømmer —	258,340 -	12,802
Spirer —	811 -	-
Stav —	586,070 -	209,214
Sleepers —	948 -	-

Afsætningen har været god med betydelig forhøiede Priser.

Indførselen af Korn til Storbritanien og Irland Aar 1873 var idetheletaget mindre end det næst foregaaende Aar. Dette

Consulatberetninger for 1873. London.

var dog kun Tilfældet med de mindre ædle Sædsorter, thi Indførselen af Hvede og Hvedemel tiltog. Ifølge Board of Trades's Tabeller bestod Importen af:

	1871	1872	1873
Hvede Cwts.	39,407,646	41,990,228	43,751,630
Byg —	8,589,059	15,078,140	9,232,485
Havre —	11,007,106	11,567,058	11,922,736
Erter —	1,021,950	1,290,076	1,211,068
Bønner —	2,975,651	2,937,514	2,976,500
Mais —	16,832,499	24,563,334	18,768,127
Hvedemel —	3,984,638	4,396,059	6,204,260

Summa Cwts. 83,818,549 101,822,409 94,066,806

Som en Følge af et uheldigt Veirigt under Saaningstiden Høsten 1872 og en kold og regnfuld Vaar 1873 skadedes Hvedehøsten betydelig, og antages samme at have været ca. 20 pCt. under det Gjennemsnitlige. 1873 var det fjerde Aar inden Storbritanien, i hvilket Aarsvæxten, især Hveden, viste et mindre godt Resultat, og tiltrods for en rigelig Tilførsel have Kornpriserne i de tre sidste Aar holdt sig høje. Saaledes var Aars Middelpriisen for hele Riget:

1873	58 sh.	8 d.
1872	57	-
1871	56	- 8 -
1870	46	- 11 -
1869	48	- 2 -

Byg- og Havrehøsten viste i 1873 et bedre Resultat.

Af foranstaaende Opgaver vil det sees, at Importen af Havre holdt sig jævn i de sidste 3 Aar, medens Byg- og Mais-Importen var underkastet store Fluktuationer.

Middelpriisen for britisk Byg og Havre har i de sidste 3 Aar været:

	Byg.	Havre.
1871	36 sh. 2 d pr. Qv.	25 sh. 2 d.
1872	37 - 4 - - -	23 - 2 -
1873	40 - 5 - - -	25 - 5 -

Til Hull indførtes fra Norge i 1873 22,800 Cwts. Havre; til Leith og Granton 44,715 Cwts. Havre og 11,847 Cwts. Byg, og til Newcastle 1,908 Quarters Havre.

Indførselen af Smør tiltog noget sammenlignet med 1872, men var mindre end i 1871. Prisen gik imidlertid yderligere ned og s. k. Waterford Smør noteredes 117 sh. pr. engelsk Centner (à 112 $\frac{1}{2}$) i Januar og 106 imod Slutningen af Aaret. Til Hull skal være ankommen 1,730 Cwts. fra Sverige, til Newcastle 2,562 Cwts. mod 1,285 Cwts. Aar 1872, og til Leith 9,405 Fade mod 1,096 1872. Angaaende denne Artikel skriver den tilfornordnede Viceconsul i Newcastle, at endnu for et Par Aar siden gik Indførselen af svensk Smør udelukkende over Danmark, hvilket Land endnu fremdeles er den fornemste Exportør af det Smør, som paa Stedet forbruges; af 100,210 Cwts., som indførtes til Newcastle i 1873, kom over 80,000 Cwts. fra Danmark. Skibningen af saavel norsk som svensk Smør sker nu for Tiden hovedsagelig over Gøtheborg; mindre Kvantiteter komme fra Helsingborg og Malmø.

Den bedste Kvalitet er Herregaardssmør (large estates), som i Begyndelsen af Aaret noteredes til 130 sh. à 148 sh. pr. Cwt., ud paa Sommeren til 118 sh. à 132 sh. og imod Slutningen af Aaret til 135 sh. à 145 sh. Farmsmør (small estates) noteredes paa Vaarkanten til 122 sh. à 135 sh., i Sommermaanederne til 110 sh. à 118 sh. og udover Høsten til 124 sh. à 134 sh. pr. Cwt. Smøret fra Mälareprovindsernes Meieri-Aktiebolag staar i Almindelighed 3 sh. à 4 sh. lavere end Herregaardssmøret. Til Granton ankom fra Norge 82 Fade og til Newcastle 87 Fade Smør.

Træmasse.

Af denne Artikel indførtes fra Norge til Hull 2,506 Tons mod 1,685 Tons Aar 1872 og til Granton 730 Kasser Aar 1873. Indførselen af Træmasse fra Sverige har været meget betydelig. Priserne paa saadan Masse, tilvirket paa mekanisk Vei, have været jævnt dalende, saaledes at for de bedste Produkter Prisen er gaaet ned fra £ 15 10 sh. til £ 11 pr. Ton, medens mindre gode Produkter solgtes til £ 8 pr. Ton. Kemisk Træmasse har derimod holdt sig til en Pris af £ 25 til £ 26 pr. Ton.

Slagtekvæg.

Indførselen af Slagtekreaturer forøgedes forholdsvis i 1873. Da imidlertid Veterinær-Departementets Beretning, fra hvilken Consulatet tidligere har hentet sine Opgaver om denne Handelsgren, endnu ikke er bleven offentliggjort for 1873, kunne nogle Meddelelser angaaende Størrelsen af Importen ikke nu gives. De højeste Priser i London for prima Kvalitet har været:

For Oxekjød	5 sh. 8 d à 6 sh. 4 d pr. Stone à 8 $\frac{1}{2}$
- Faarekjød	6 sh. 4 d à 7 sh. 10 d - —
- Flesk	4 sh. 8 d à 5 sh. 4 d - —

Malm og Kis.

Heraf indførtes til Newcastle:

	1873	1872
Jernmalm	2,493 Tons mod	1,619 Tons
Svovlkis	42,550 —	47,873 —

og til Hull:

	1873	1872	1871
Malm og Kis	19,762 Tons	19,055 Tons	16,592 Tons.

Samtidig med Afgivelsen af ovenstaaende Opgave over Indførselen til Newcastle meddeler den tilfornordnede Viceconsul sammentids, at Middelpriiserne paa Kemikalier Aar 1873 vare de højeste, som paa mange Aar ere blevne noterede. Til Trods herfor kunne Konjunkturerne ikke siges at have været heldige for denne Industrigren. De dyre Arbeidsomkostninger og den høje Pris paa Raamaterialierne opveiede fuldstændig de høje Noteringer ved Aarets Begyndelse, og ud paa Sommeren blev Markedet mere og mere ustadigt. Under Indflydelse af en aftagende Efterspørgsel og endog af nogen Overproduktion faldt Priserne jævnt, og først i December bleve de noget stadigere. Af Svovlkis og almindeligt Salt fra Cheshire, de egentlige Raaemner for Alkaliproduktionen, forbrugtes her af det første Produkt 142,550 Tons, hvis Værdi anslaaes til £ 1,034,500, og af det andet 223,473 Tons

Consulatberetninger for 1873. London.

til en Værdi af £ 279,341. Svovlkis indføres nu for Tiden næsten udelukkende fra Norge, Spanien og Portugal. Den norske Pyrit indeholder 45 til 48 pCt. Svovl og, med Undtagelse af den fra „Viksnæs“ ankomne, kun en ringe værdiløs pCt. Kobber. Prisen paa „Ytterøens“ Pyrit var 25 sh. à 30 sh. pr. Ton. Prisen paa „Viksnæs“ Pyrit var ca. 35 sh. pr. Ton (deri iberegnet 5 sh. for Kobberet). Værdien af den i Aarets Løb importerede norske Pyrit er beregnet til £ 82,000. Den spanske og portugisiske Pyrit indeholder 48 à 50 pCt. Svovl og 2 til 6 pCt. Kobber samt en ikke ubetydelig Procent Jern, som, uden at betales særskilt, dog forøger Kobberets Værdi. Priserne paa denne Pyrit var 40 sh. til 55 sh. pr. Ton (hvoraf 10 sh. for Kobberprocenten). Den norske Pyrit indeholder visselig ogsaa en Mængde Jern, men Metallet kan ikke tilgodegøres paa Grund af de Forbindelser, hvori det forekommer.

Foruden ovenomhandlede Importartikler har der fra Norge været indført en Del andre, hvorom Consulatet ikke har havt Anledning til at erhverve specielle Opgaver. Blandt disse Indførselsartikler kunne imidlertid nævnes:

Til Hull:

	1873	1872	1871
Fisk	36,666 Cwts.	37,263 Cwts.	26,254 Cwts.
Is	29,175 Tons	21,070 Tons	23,050 Tons.
Jern	320 —		
Oliekager	766 —		
Tran	610 —		
Papir	956 Collis.		

Til Leith og Granton:

Oliekager	489 Tons
Ben	166 —
Tomme Fade . . .	4,114 Stkr.
Sild	200 Tønder
Is	790 Tons.

Til Newcastle:

Jern	113 Tons
Tjære	330 Tønder
Hamp	44 Tons.

Sildefisket i Skotland 1873 var det mest indbringende, man nogensinde har havt. Udbyttet antages at have været meget lidet under 1 Million Tønder, medens det største forud kjendte Fiske (det i 1870) opgik til 800,000 Tønder. Torskefiskeriet var ogsaa rigt og lige med et Middelsaar. Udførselen af Sild fra Skotland til Kontinentet var ogsaa større end i noget foregaaende Aar; alene til Stettin udskibedes saaledes 227,792 Tdr., og Beholdningerne den 31te December gik op til 31,696 Tdr. mod 46,687 Tdr. 1872. Der gjøres usædvanlig store Forberedelser ved alle Stationer paa den nordøstre Kyst af Skotland i Anledning det forestaaende Fiske ved denne Kyst og Hebriderne, og det antages, at Antallet af Fiskebaade vil komme til at forøges betydeligt. Tilførselen af Stav for Tilvirkning af Sildetønder fra Norge har ikke været tilstrækkelig i Aarets Løb, og Priserne ere som Følge deraf stegne 100 pCt. Henimod Slutningen af Aaret forøgedes dog Tilførselen, og Priserne viste faldende Tendents.

Det samlede Antal Baade, anvendte i det skotske Sildefiske i de sidste 5 Aar, opgik til:

1869	1870	1871	1872	1873
6,668	6,411	6,080	5,516	5,361

og udgjorde Udbyttet samme Aar:

	1869	1870	1871	1872	1873
Crans	428,445	624,948	561,772	569,888	715,047

Hele Kvantiteten af saltet Sild antages at have gaaet op til:

	1869	1870	1871	1872	1873
Tdr.	660,000	800,000	780,000	773,000	ca. 920,000

Angaaende Farten paa Tynefloden anfører den tilfornordnede Viceconsul i Newcastle, at det hovedsageligen er ved de Arbeider, som udførtes i de sidste 20 Aar, at the Tyne er bleven hvad den nu er, en dyb og bekvem, 20 engelske Mile lang og 400 til 1,400 Fod bred Havn, hvor næsten 2,000 Fartøier paa engang kunne finde Ankerplads. I 1857 aabnedes den første Dok, Northumberland Dock, udstrækkende sig over et Areal, stort 55 Akres, med et Flodbassin paa 2 Akres og 18½ til 23 Fod dyb. Den har egentlig været bestemt til Kulexport og staar i Jernveisforbindelse med mange Kulgruber, men den anvendes nu ogsaa ved Import. Den er nylig bleven forsynet med nye Kaier, Værft og Oplagstomter. En langs med Floden gaaende Jernvei kommer til at forbinde den med de industrielle Etablissementer paa den nordre Strand samt med Whitehill Point, hvor tvende nye Kulskibningspladse ere under Bygning, hvilke siges at skulle blive de mest fuldendte i sit Slags. Et af disse blev for ikke lang Tid siden aabnet, og indtog da et Dampskib der 1,000 Tons Kul paa mindre end 3 Timer. Tyne Dock, anlagt af North Eastern Railway, aabnedes 1859. Den har et Areal, stort 50 Akres med 24 Fod dybt Vand; Tidevandsbassinet er 10 Akres med 25 Fods Dybde ved Flodtid og 10' 6" ved Ebbe. Den staar i direkte Jernveisforbindelse med alle Dele af England. Endnu i Slutningen af 50-Aarene var Indløbet til Tynen vanskeligt og farligt; Passagen gennem Shields's Havn var ved Lavvande saa godt som spærret. Kun mindre, 13 til 15 Fods dybgaende Fartøier, kunde under Flodtiden komme op fra Dokkerne til Newcastle. Gennem Mudring er der nu fra Tynens Indløb til Dokkerne bleven aabnet en Passage af 23 Fods Dybde ved Ebbe og 38 Fod ved Flodtid; fra Dokkerne til Newcastle har Floden faaet en Dybde, resp. 14 Fod og 29'. Siden 1850 er der her bleven opmudret 45 Millioner Tons. En nødvendig Forandring i Reglerne for Dokkernes Benyttelse er nu bleven indført, idet Fartøier herefter indtages i den Orden, hvorefter de anmeldte sig, medens tidligere Dampskibe altid havde et Fortrin fremfor Seilfartøier. Ved Indladning af Kul maa dog Seilfartøier vedvarende give Plads for Dampskibene, da disse for at blive hurtig lastede betale til Kuleierne en vis Afgift (despatch money), sædvanligvis beregnet til 1 sh. à 2 sh. pr. Ton; men undertiden gaar den endog op til 4 sh., alteftersom der ligger flere eller færre Fartøier i Dokkerne.

Havneafgifterne vare før særdeles drøie, fornemmelig som en Følge af de høie „Trinity House dues“. Endnu i 1868 havde et Fartøi paa 300 Tons, gaaende til Bergen, at betale £ 5 10 sh. 11 d for „light-dues“. Heri er der nu indført en betydelig Nedsættelse. Et Dampskib paa 309 Tons, kommende fra Bergen med Ladning og returnerende did med Do., har at erlægge nedenstaaende Afgifter:

Consulatberetninger for 1873. London.

Low-lights	-	£	5 sh. 4 d
Peer-dues	2	-	11 - 6 -
Tonage dues	5	-	3 - - -
Dock dues	2	-	11 - 6 -
Mariner's Society	-	-	1 - - -
River Watch	-	-	6 - 6 -
Brinkers	-	-	4 - 2 -
Fairway Buoys	-	-	2 - - -
Trinity Lights	-	-	10 - 2 -
	11	£	15 sh. 2 d

Sluttelig turde det fortjene at anmærkes, at lastede Fartøier, som ankomme til Tyne, nu kunne efter Behag klare ved Toldboden i Shields eller Newcastle, uanseet til hvilken af disse Pladse Ladningen er bestemt. *

Den mærkeligste Foreteelse inden Handelsverdenen i Storbritanien 1873 var den Reaktion, som indtraadte i den sidste Del af Aaret, og som nærmest havde sin Grund i de finansielle Kriser, som udbrød næsten samtidigt i de forenede Stater og Tydskland, om endog en saa rask Udvikling, som i de sidste tvende Aar fandt Sted inden næsten alle Grene af industriel Virksomhed, ikke kunde ventes at ville vedblive for bestandigt, hvorfor en Tilbagegang ifølge Tingenes egen Natur sent eller tidlig ogsaa var at forudse. Som man kunde formode, viste denne Reaktion sig først og fremst i de tvende Industrigrene, som i de sidste Aar have gjort de største Fremskridt, nemlig Stenkulsbedriften og Jernhandelen, omend Exporten af de andre Metaller, saasom Kobber, Tin og Bly, ogsaa aftog, ligesom ogsaa de statistiske Opgaver vedrørende de store textile Industrigrene, Bomuld, Uld, Silke og Lin udviste en aftagende Virksomhed. Denne Aftagen kommer dog ikke meget tilsyne i Exportens tilsammenlagte Værdi, paa Grund af de høiere Priser, som i en stor Del af Aaret vare raadende; thi denne (Værdien) mindskedes kun med £ 1,184,011 eller fra

£ 256,257,347 Aar 1872 til
- 255,073,336 — 1873

medens det kun er, naar man undersøger de afskibede Kvantiter, at Tilbagegangen falder i Øinene. Saaledes sank Exporten af Jern og Staal af alle Slags fra

3,382,762 Tons 1872 til
2,959,314 — 1873 eller
423,448 —

Samtidigt formindskedes Exporten til de forenede Stater med mere end hele denne Kvantitet eller, saavidt man kan se af Board of Trades's Opgaver, med 427,099 Tons — en Formindskelse af fulde 100 pCt. Exporten af Stenkul faldt ligeledes fra

13,198,494 Tons 1872 til
12,632,333 — 1873.

At de uhørt høie Priser paa begge disse Artikler vilde lede baade til en Formindskelse i Anvendelsen paa den ene Side og til en forøget Produktion paa den anden samt derigjennem tilslut til en Nedgang i Priserne, var et Resultat, som var let at forudse. Imidlertid have de Nedsættelser i Arbejdslønnen, som derved blev en Nødvendighed, foraarsaget store Tvistigheder mellem Arbejdsgiverne og Arbejderne, hvilket har virket hemmende og skadeligt paa Handelsvirksomheden. Angaaende Kulgrubedriften

og Jernindustrien i Trakterne omkring Newcastle omtaler den tilforordnede Viceconsul sammesteds, at under Vaarmaanederne betalt der for Husholdningskul 30 sh., for usigtet Fabrikskul 16 sh. til 17 sh. og for Coke 45 sh. til 55 sh. pr. Ton. Længere ud paa Sommeren begyndte en Reaktion at indtræde, og Priserne faldt med næsten samme Hurtighed som de steg. I December vare de gaaede ned med 7 sh. à 8 sh.; god usigtet Fabrikskul solgtes da til 12 sh. pr. Ton, Gaskul til 15 sh. 6 d, god Coke til 28 sh., Alt en naturlig Følge af paa den ene Side en forøget Produktion og paa den anden Side en formindsket Efterspørgsel. En Mængde nye Gruber vare blævne aabnede og gamle udvidede; overalt havde man søgt at spare paa Kul, saavel i Husholdningerne som i Fabrikkerne. I Jernindustrien var Kulforbruget indskrænket i en ikke ubetydelig Grad. Cirka 600 Pridlingsovne vare lagte ned i det nordlige England, repræsenterende en Aftagen i Jernfabrikationen af næsten 300,000 Tons pr. Aar med et modsvarende formindsket Forbrug af Kul og Cokes, endog Exporten havde aftaget.

I Juli Maaned udskibedes fra Tyne 40,000 Tons Kul mindre end i samme Maaned det foregaaende Aar. Hele den aarlige Export fra Tyne til Udlandet var 3,405,890 Tons Kul og 144,001 Tons Cokes mod 3,435,757 Tons Kul og 169,622 Tons Cokes i 1872. Men til Norge og Sverige var Udskibningen større end i det sidstnævnte Aar. Antallet af ikke britiske Fartøier, som exporterede Kul fra Tyne til Udlandet, var 3,273, hvoraf 1,087 norske og svenske Fartøier, mod 3,640, hvoraf 998 norske og svenske Aar 1872. Aar 1871 vare Priserne paa bedste Dampbaadskul fra 9 sh. til 11 sh. pr. Ton frit ombord. I Løbet af Aar 1872 steg de fra Januar til Oktober gradevis fra 12 sh. til 25 sh.; i November og December vare de 20 sh. til 22 sh. I 1873 noteredes Prisen paa bedste Dampskibskul:

Januar og Februar	21 sh.	pr. Ton.
Marts	23 sh. à 24 sh.	- —
April og Juli	25 - à 26 -	- —
August	21 -	- —
September	22 - à 26 -	- —
Oktober og Novbr.	21 -	- —
December	17 - à 19 -	- —

For Jernhandelen var det forløbne Aar alt andet end gunstigt. De høie Priser paa Rujern, Kul og andre Raamaterialier i Forening med drøje Arbejdslønninger foraarsagede denne Industri et betydeligt Afbræk. Saameget heldigere vare Konjunkturerne for Rujernstilvirkningen. Priserne vare høiere end noget af de foregaaende Aar; adskillige Jernværker siges at have haft en Nettogevinst af 30 sh. til £ 2 paa hvert Ton Rujern, de tilvirkede. Markedet var dog underkastet hyppige Fluktuationer; Noteringerne varierede med endog indtil 35 sh. pr. Ton. Den nominelle Middelpris for Aaret var 110 sh.; i Virkeligheden var den dog betydelig lavere, da mange Jernværkseiere havde fra de foregaaende Aar anseelige Kontrakter for Leverance af Jern til 50 sh. à 60 sh. pr. Ton. Og det beregnedes i Begyndelsen af 1873, at mindst $\frac{2}{3}$ af Aarets Tilvirkning var disponeret til Priser, varierende mellem 60 og 105 sh.; Middelprisen paa Aarets Leverancer turde saaledes ikke have oversteget 80 sh. à 90 sh. pr. Ton. Cleveland's Rujern No. 3 noteredes i Begyndelsen af Januar til 100 sh. pr. Ton; men under den ved Arbejdsstands-

Consulatberetninger for 1873. London. Archangel.

ningen i Skotland og Wales forøgede Efterspørgsel steg det paa en Gang til 117 sh., og i Februar fra 120 sh. til 125 sh. Alerede da stode mange Marsovine uvirksomme, da deres Eiøre fandt det fordelagtigere at sælge Kullene saavel som Rujernet, fremfor at bearbejde dette. I Juni blev Tilgangen paa Jern rigeligere, og Priserne gik ned til 115 sh. à 120 sh. I Juli var Noteringerne 100 sh. à 110 sh., i August 95 sh. à 100 sh., i September 102 sh. à 107 sh. Man havde troet, at den nye tyske Toldtarif, som traadte i Kraft den 1ste Oktober, skulde bevirke en livligere Efterspørgsel efter Rails, Smedearbejde og grovere Maskiner og saaledes gjøre Jernpriserne fastere. Den havde imidlertid ikke videre Indvirkning paa Markedet, og Priserne paa Rujern vedbleve at falde, indtil de i December noteredes 80 sh. à 85 sh. pr. Ton. Afsætningen af svensk Jern var noget træg som Følge af Varens Dyrhed, og i mange Tilfælde paa Grund af daarlig Sortering.

Udenlandske Jernmalme faa med hvert Aar en alt mere udstrakt Anvendelse i Jernindustrien i Newcastle. Clevelandsmalmen er af underlegen Kvalitet, idet den indeholder bl. A. Svovl, Fosfor og Silicat, hvilket gjør det deraf smeltede Jern uanvendbart for Tilvirkning af finere Jernsorter. - For nu at formindske Procentgehalten af disse Stoffe blander man Malmen op med andre renere og rigere Malme. Først bragte man i Anvendelse Cumberlandshæmatiten, men denne blev snart, som en Følge af den stigende Efterspørgsel efter Bessemermethodens Produkter, altfor kostbar og man forsyner sig nu hovedsagelig med Malm fra Spanien og Portugal. Den spanske Malm indeholder fra 59 til 63 pCt. metallisk Jern. Sidste Aar vare Priserne paa denne 27 sh. til 30 sh. pr. Ton. Man har ogsaa i Nord-Afrika fundet særdeles ren og rig Malm, indeholdende over 60 pCt. Jern. Indførselen deraf er allerede ganske betydelig; den gik op ifjor til næsten 10,000 Tons. Den afskibes i Tunis og leveres her for ca. 28 sh. pr. Ton.

I Vaares indførtes her til et Forsøg tvende Ladninger titanholdig Jernmalm fra Norge; men den ansaaes ikke anvendbar med Fordel paa Grund af dens ringe Procent af Jern og dens vanskelige Smeltbarhed. I Stockton synes dog dermed anstillede Forsøg at have haft et bedre Udfald.

Den eneste Forandring, som fandt Sted i Toldtarifen i 1873, var, at Tolden paa Sukker fra og med den 8de Mai nedsattes til det halve. Toldsatserne bleve fastsatte til:

3 sh.	pr. Cwts. for raffineret Sukker
2 sh. 10 d -	— - uraffineret — af 1ste Klasse
2 sh. 8 d -	— - — — - 2den —
2 sh. 5 d -	— - — — - 3die —
og 2 sh. *	- - - — - 4de —

Den fortoldede Kvantitet steg fra 14,927,633 Cwts. 1872 til 16,285,066 Cwts. 1873, saa at Forbruget opgik til ca. 57 ø pr. Individ.

Med Hensyn til de i 1873 gjorde Forandringer i Storbritanniens Lovgivning paa Handelens og Søfartens Omraade bemærkes et yderligere Tillæg til the Merchant Shippings Acts, indeholdende hovedsagelig visse Forskrifter med Hensyn til Mærkningen af Fartøiets Lastelinie foruden angaaende Navn, Drægtighed og Dybgaaende; angaaende Besigtigelse af Fartøi, som mistænkes for

at være usødygtig; om hvad der bør iagttages ved Fartøiers Sammenstød; om Nødsignaler og Signaler efter Lods; om Førelse af ildsfarlige Sager samt Taxter for Fartøiers Maalning og Besigtigelse m. m.

Archangel.

Paa Grund af sildig Isgang i Dwinafloden og uheldige Isforhold i Hvidesøen ved Masser af inddreven Polaris begyndte Skibsfarten i 1873 temmelig sildig. Isgangen i Dwinaen indtraf den 18de Mai; de første Dampskibe ankom til Archangel den 17de Juni og de første Seilskibe Dagen efter. En stor Del af disse havde havt ualmindelig lange Reiser, indtil 60 Dage fra England, og havde samtlige først ankomne Skibe i høi Grad været hindrede af Is, hvorved de havde været opholdte indtil fire Uger. Mange havde vistnok søgt Havn paa den øde Vestkyst af Hvidesøen (Sjatonosbugten), men mange havde ogsaa med stor Risiko holdt det drivende i Isen. Paa Grund af roligt Veir indtraf dog kun yderst faa Havarier. Af norske Skibe fik saaledes blot et Skade, som her blev repareret; et engelsk Skib sank under Seiladsen i Isen.

Ved at gjenemgaa Archangels Skibslister for en Række af Aar sees, at mindst 3—4 Uger — næsten uden Undtagelse — ere hengaaede efter Isgangen i Dwinaen, indtil Fartøierne have kunnet komme herop. Det synes derfor at være fuld Grund for Capitainerne til at oppebie Consulatets Telegram om Isløsningen, inden de fra nærmere Havne afseile hertil, hvis de ikke ville foretrække i en af Finmarkshavnene at oppebie Underretning om Isforholdene, hvilket dog ikke vides hidtil at være skeet.

Til Distriktet ankom i 1873 142 norske Fartøier, hvoraf 1 Dampskib (1 Reise), drægtige 18,526½ C.-L. Heraf i Ballast: 55 fra Norge og 83 fra Udlandet, samt med delvis Ladning 4 fra Udlandet. 1 Fartøi, overliggende fra det foregaaende Aar, blev her solgt til Rusland og ophugget.

Af de øvrige Fartøier afgik med Ladning: 1 til Norge og 141 til Udlandet.

Af svenske Fartøier ankom til Distriktet 18, drægtige 2,819 N. L., hvoraf 8 Dampskibe (hver Reise regnet som et Fartøi). De svenske Fartøier ankom alle fra Norge eller Udlandet, 15 i Ballast, 3 med Ladning.

Den samlede Skibsfart paa Distriktet:

Til Archangel ankom:

370 Fartøier, hvoraf 45 Dampskibe . . .	dr. 120,362 Tons,
280 Kystfartøier, hjemmehørende i Distriktet	- 14,656 —
650 Fartøier	- 135,018 Tons.

Til Onega ankom:

32 Fartøier, hvoraf 2 Dampskibe . . .	- 14,700 —
26 Kystfartøier, hjemmehørende i Distriktet	- 1,095 —
58 Fartøier	- 15,795 Tons.

Til Soroka ankom:

13 Fartøier	- 6,334 —
14 Kystfartøier, hjemmehørende i Distriktet	- 316 —
27 Fartøier	- 6,650 Tons.

Consulatberetninger for 1873. Archangel.

Til Mesen ankom:

16 Fartøier	dr.	4,092 Tons,
17 Kystfartøier, hjemmehørende i Distriktet	-	312 —
33 Fartøier	-	4,404 Tons.

Til Distriktet ankom altsaa i 1873

431 Fartøier, hvoraf 47 Dampskibe (foruden Kystfartøier)	-	145,488 —
337 Kystfartøier, hjemmehørende i Distriktet	-	16,379 —
768 Fartøier	-	161,867 Tons.

Til Distriktet ankom i 1872:

408 Fartøier (foruden Kystfartøier)	-	136,900 —
275 Kystfartøier, hjemmehørende i Distriktet	-	16,024 —
683	-	152,924 Tons.

Desuden skal Petschora i 1873 have været besøgt af 7 Fartøier; 15 opgives at have været befragtede, hvoraf 8 antages ved Isen at have været hindrede fra at fuldføre Reisen. Ingen norske eller svenske Fartøier besøgte Petschora i 1873.

De norske Fartøiers Fart paa Archangel ophørte temmelig

tidlig. Sidste Fartøi afgik herfra den 4de September. Andre Nationers Skibe afseilede sidste Gang den 18de Oktober.

Dampskibsfarten paa Archangel har de sidste Aar været i jævnt Stigende. Den norske Handelsflaade har dog ikke deltaget heri. Ifjor ankom som anført blot 1 norsk Dampskib, som ogsaa kun gjorde en Reise. 3 af samtlige 7 hertil ankomne svenske Fartøier vare derimod Dampskibe, som hvert udførte 2 Reiser paa Archangel. 2 af dem gjorde endog senere en 3die Reise paa Onega efter Trællest. Det er ligeledes hovedsagelig i Trællestfart, hvori Dampskibe med yderst faa Undtagelser have deltaget, at norske Skibe til Distriktet have været anvendte. Ogsaa ifjor blev $\frac{2}{3}$ Del af Archangels Trællestexport besørget af norske Skibe. Det hertil ifjor ankomne norske Dampskib indtog Tjæreladning, hvilket dog selv med høi Fragt paa Grund af denne Lasts Beskaffenhed maa fraraades. Lette Varer, Havre eller Lin, turde være den for Dampskibe mest anbefalelige Last. Da Dwinnabarren ikke kan passeres med større Dybgaaende end 14 engelske Fod, og Lægterafgifterne ere meget betydelige, er det en Selvfølge, at Fartøiernes Størrelse og Konstruktion bør komme i særdeles Betragtning.

Høieste og laveste Fragter fra Archangel vare 1873.

Udførsels-artikler.	Til Englands			Til Holland.	Til Frankrigs			Andre Lande.
	Østkyst.	Vestkyst.	Sydskyst.		Nordkyst.	Vestkyst.	Sydskyst.	
Linsæd	4 sh. 9 d pr. Imp. Qv.			31—33 fl. pr. Læst 30 Hectl.	—	—	—	—
Havre	3 sh. 9 d til 4 sh. 1½ d pr. 320 α				4 sh. 6 d til 4 sh. 9 d pr. 320 α	til Kontinentet mellem Hamburg og Havre.		—
Rug				32—34 fl. pr. Læst 30 Hectl.	—	—	—	—
Lin	40 sh. til 42 sh. 6 d pr. Ton				52 sh. 6 d til 60 sh. pr. Ton.	—	—	—
Stry (codilla, tow)	80 sh. til 100 sh. pr. Ton.				92 sh. 6 d til 100 sh. pr. Ton.			Italien. Livorno.
Tjære, Beg.	4 sh. 1½ d til 5 sh. 6 d pr. Barrel.	5—6 sh. pr. Barrel.		5 sh. pr. Barrel.				35—45 sh. pr. Ton.
Trællest	72 sh. 6 d til 80 sh. pr. St. Hundrede.	85—95 sh. pr. St. Hundrede.	80—87 sh. pr. St. Hundrede.			120—125 fr. + 5 pCt. pr. St. Hundrede.	135—138 fr. + 5 pCt. pr. St. Hundrede.	—

Skibsudgifter.

Skibsudgifterne i Archangel vare i 1873 de for sidste Aar almindelige, og udstedtes Afskibernes Udklaringsregninger i Almindelighed saaledes:

- 1) To pilotage in and out 1—20 Cop. pr. foot.
- 2) Towndues for lastage, bridgemoney and quaydues à 19 Cop. pr. ton entered.

- 3) Churchmoney, stamped paper, customhouseharbour agencies and extra charges à 55 Cop. pr. ton.
- 4) Postage and petty expenses.
- 5) Charge for use of cookhouse.
- 6) Measuring bill.
- 7) Cash advanced.

Den under 3 opførte Post, 55 Kop., som, naagtet de opførte Titler for den allerstørste Del, antagelig $\frac{1}{17}$, gaar i Kjøbmandens

Consulatberetninger for 1873. Archangel.

egen Lomme og derfor rettest burde kaldes „Address-money“, er unegtelig uforholdsmæssig høj, og har altid været Gjenstand for Rederiernes berettigede Klager. Det er ogsaa klart, at de Udgifter, Afskiberne have med deres Handelsforretning, bør gaa paa Varen og ikke paa Skibene. Exporthandelen er her samlet paa ganske faa Huse, som ved gjensidig Overenskomst forpligte sig til at holde de samme Betingelser. Befragtningerne sker altid i Udlandet, og Salget af Varerne afsluttes paa Betingelse, at Skibene skulle adresseres til de respektive Afskibere, og Penge af dem forstrækkes Fartøjerne paa almindelig Maade (ship to be addressed to the shipper and money to be advanced on usual terms). Derved er Kapteinerne bundne, og selv om denne Klausul ikke findes i Certepartiet, ville de dog paa Grund af den her gjældende „Coutume“ blive underkastede de samme Betingelser. Dette kan alene undgaaes ved at der i Certepartiet udtrykkelig anføres, at ingen Adressepenge blive at betale (ship to be free of all charges for addresscommission or other non-official charges at Archangel). Selv med et saaledes affattet Certeparti ville vistnok Kjøbmændene gjøre Fordring paa deres Adressepenge, men det faar da blive hos Befragteren, disse blive at søge, og efter min Formening maa dette være Kjøbmandens Sag.

Hvorvidt Fartøjerne med saaledes affattede Certepartier ville finde Beskjæftigelse i Archangelsfarten, skal jeg ikke indlade mig paa at bedømme. Med Hensyn til Ballasten gjælde de tidligere Bestemmelser, at Fartøjer ved Ankomsten skal indehave mindst $\frac{1}{3}$ Ladning eller Ballast. For hvad heri maatte mangle erlægges 43 Kop. pr. Ton. Udgifterne i Onega opgives saaledes:

Ships agency 25 Kop. pr. $\frac{42.5}{1000}$ Std. Hundr. eller $4\frac{1}{2}$ Kop. pr. St. Doz.

Kirkepenge 6 S. R.

Lodsning 25 - -

I Soroka blive Udgifterne beregnede paa samme Maade, men her bliver desuden opkrævet i Ballastpenge for en dertil indrettet, med 13 Fods Dybde bygget Kai 30 Kop. pr. Ton af $\frac{1}{4}$ af Skibets Drægtighed.

For Mesens Vedkommende har jeg ingen Opgave kunnet erholde.

Pengeforstrækning til Skibene i Archangel:

I Archangel noteres ingen officiel Kurs paa fremmed Mynt. Kapiteinerne bleve under sidste Aars Skibsfart af Afskiberne forstrakte Penge efter følgende Beregning for Sølvrubel:

London 60 Dages Vexel 34 $\frac{3}{4}$.

Amsterdam 75 — — 176.

Hamburg - — — 293.

Paris - — — 370, hvilket udgjør om-

trent 7 pCt. over den officielle Petersburger-Kursnotering.

Enkelte Rederier have søgt at frigjøre sig for denne Beskatning ved at accreditere deres Kapiteiner i St. Petersburg, og kunne disse gennem telegrafisk Transport faa Pengene udbetalte af Statsbanken her. Til saadanne Transaktioner udfordres imidlertid Udlæg til 4 Telegrammer (S. R. 8), som af Banken beregnes, og med Tillæg af øvrige Transportomkostninger, Provision og andre Udgifter bliver det for en mindre Sum alligevel kostbare Penge. Naar Kapiteinerne, accrediterede i St. Petersburg, strax ved Ankomsten hertil for deres Bankier pr. Telegraf kunde opgive det Beløb, de tiltrænge, vilde de otte Dage efter og alt-saa i Regelen betids nok, kunne erholde Pengene pr. Post, og vilde deres Udgifter paa denne Maade blive adskillig reducerede. Chefen for „Commandite af den nordiske Aktiebank for Handel og Industri i St. Petersburg“ har paa Foranledning meddelt mig, at han for det Tilfælde, at saadan Forretning nogenlunde kunde koncentreres i Firmaet, og Forretningsfører kan erholdes i Archangel, ikke vil være uvillig til her at holde Penge disponible for de Kapiteiner, som maatte blive accrediterede hos Firmaet.

I ethvert Tilfælde er det utvivlsomt, at Rederierne ville komme billigst fra det ved at accreditere deres Kapiteiner i St. Petersburg, og tror jeg, de specielt bør gjøres opmærksomme her-paa, og paa hvad jeg har anført om Befragtningerne.

Det har vistnok været Tilfældet, at Handelshusene i Archangel, ogsaa naar Kapiteinerne selv have været forsynede med Penge, desuagtet opføre 4 pCt. Tillæg for det paa Udklaringsregningen opførte Beløb, men dette synes at være en saa skrigende Uretmæssighed, at jeg ikke tvivler paa, der maa findes Midler til at forhindre et saadant Uvæsen.

Import.

Fra norsk Finmarken indførtes i russiske Kystfartøjer til Archangel:

saltet og tørret Fisk, saltet Sild medberegnet	484,419	Pud, Værdi S. R.	460,485.
Salt	21,325	— — - -	5,837.
Ræve og andre Vildtskind	333	— — - -	41,321.
Renskind	2,859	Stkr. — - -	1,812.
Vine og Brændevine		— - -	4,551.
forskjellige andre Varer		— - -	3,597.

S. R. 517,603.

Til Onega, Suma, Soroka, Kem, Kola og Mesen:

saltet og tørret Fisk	64,372	Pud, Værdi S. R.	67,655.
Salt	24,596	— — - -	7,313.
forskjellige andre Varer		— - -	4,494.

- - 79,462.

Import fra norsk Finmarken i 1873 S. R. 597,065.

Consulatberetninger for 1873. Archangel.

	Transport S. R.	597,065.
Fra andre Steder var Importen som almindelig forholdsmæssig ubetydelig og indskrænkede sig hovedsagelig til Salt, Petroleum og diverse Kolonialvarer, Alt til Værdi	- -	336,591.
Den samlede Import i Aaret 1873	S. R.	933,656.
- — — i — 1872	- -	831,664.
hvoraf fra norsk Finmarken i russiske Kystfartøier	- -	481,354.

De anførte Talstørrelser tør dog neppe ansees anderledes end approximativt rigtige. De modtagne Opgaver have saaledes ikke været fuldstændige og vel heller ikke nøiagtige. Der skal saaledes efter Opgaverne fra Norge været indført forskellige Sorter Ferskvandsfisk, der formentlig er indkjøbt i russisk Finmarken, hvor vel ogsaa kan antages at være indsmuglet adskillige af de i Norge indkjøbte Varer.

Export.

Til norsk Finmarken udførtes i russiske Kystfartøier fra Archangel:

Kornvarer, hovedsagelig Rugmel,	484,825 Pud, Værdi S. R.	435,241
Træmaterialier, forskellige,	— - -	54,272
Kjød og Fedevarer	5,320 Pud, — - -	17,389
Tougværk	1,159 — — - -	11,950
Huder	300 — — - -	3,600
Grøntsager, Lys, Sæbe og forskellige andre Varer	— - -	3,570
	S. R.	526,022.

Fra Onega, Suma, Soroka, Kem, Kola og Mesen:

Træmaterialier, forskellige,	Værdi S. R.	18,913
Kornvarer, forskellige,	5,364 Pud, — - -	5,108
Kjød og Fedevarer	— - -	1,300
forskellige andre Varer	— - -	3,326
	- -	28,647.

Export til norsk Finmarken i 1873 S. R. 554,669.

Til andre Steder udførtes fra Archangel:

til Norge (udenfor Finmarken)

Kornvarer (Rug)	1,642½ Tschw. S. R.	10,750.
til andre Lande	375,245 — - -	1,711,297.
altsaa Kornvarer, hovedsagelig Havre	375,245½ Tschw., Værdi S. R.	1,722,047
Linsæd	79,046 — — - -	916,235
Lin, Stry	648,106 Pud, — - -	2,890,769
Træløst	230,395 St. doz. — - -	554,919
Tjære, Beg	134,618 Barrels — - -	748,925
forskellige andre Varer	— - -	280,050
	- -	7,112,945.

Fra Onega:

Træløst 65,060 St. doz., Værdi S. R. 222,888

Fra Soroka:

Træløst 31,670 — — - - 122,235

Fra Mesen:

Træløst 17,559 — — - - 87,800

Den samlede Export i Aaret 1873 S. R. 8,100,537.

- — — — 1872 - - 7,852,098

hvoraf til norsk Finmarken i russiske Kystfartøier - - 518,795

Heller ikke disse Talstørrelser kunne ansees som paalidelige. Saaledes hænder det undertiden, at russiske Kystfartøier, bestemte til norsk Finmarken, ikke udklarere fra Norge. De opførte Vareværdier ere angivne efter Toldbodens Beregning, som for enkelte Artiklers Vedkommende er baseret paa Priser, der vare gjældende for flere Aar siden. Saaledes antages Værdien af den fra Ar-

changel skibede Træløst at være ansat omkring 200,000 S. R. for lavt.

Told og andre Udgifter paa Indførselsstederne ere ikke medregnede i Vareværdierne; for Udførselsværdierne Vedkommende ere derimod Udgifterne medregnede. Ingen af de fra Distriktet udførte Varer ere belagte med Udførselstold.

Consulatberetninger for 1873. Archangel. Helsingfors.

Høstens Udfald 1873 i Archangels Opland med Angivelse af nærværende Indkjøbspriser i det Indre samt af de Priser, for hvilke Varene antages at kunne skibes frit ombord paa Archangels Havn:

Rug. Høsten ansees under middels, Avlingen er lidet vægtig og vil neppe blive skibet uden som Mel. For Nærværende betales i det Indre S. R. 7.25 pr. Tschw. à 8 Pud 20 $\frac{1}{2}$, og skulde Udskibningsprisen derefter blive S. R. 7.95 f. omb.

For Rugmel forlanges i det Indre særdeles høje Priser, 92—95 Kop. pr. Pud. Høist ubetydelig Omsætning skeet til Dato til 90 Kop. Aarsproduktionen tilligemed ældre Beholdninger ansees dog tilstrækkelig for Behovet, men antages ikke at ville blive første Sort Mel. 90 Kop. Indkjøbspris vil bringe Udskibningsprisen op til 97 Kop. pr. Pud. f. omb.

Havre. Avlingen var rig, men tildels mindre vægtig. Varen kjøbes for Nærværende i det Indre for S. R. 4.25 pr. Tschw. à 5 Pud. 25 $\frac{1}{2}$ s Vægt; vil kunne skibes til S. R. 4.73 pr. Tschw. f. omb.

Linsæd. Høsten under forrige Aars og af maadelig Beskaffenhed. Linfrø betales nu med S. R. 11.25 til 11.50 og vil kunne skibes for S. R. 12.50 pr. Tschw. fr. omb.

Lin. Avlingen var rig paa samtlige Produktionssteder. Kvaliteten ogsaa tilfredsstillende i Vologda og Jug Distrikter. Uheldigt Veir under Indhøstningen i Vjatka forringede derimod betydelig Varens Kvalitet i dette Guvernement.

For Vologda og Jug Zabrack betales S. R.	} pr. Berkowitz.
46—47	
- Vjatka S. R. 42	
- andre Sorter i Forhold og antages Skibning at kunne ske	
- Vologda og Jug Zabrack til S. R. 51.86	} pr. Berkowitz
- Vjatka S. R. 47.00	

Stry (Tow. codilla). Kvaliteten ansees for god. Betales med S. R. 38 pr. Berkowitz for $\frac{1}{2}$ No. 1, $\frac{1}{2}$ No. 2 antages at kunne skibes for S. R. 42.87 pr. Berkowitz f. omb.

Tjære. Forsyningen antages at blive betydelig. Pris endnu ikke etableret, men antages ikke at blive under S. R. 5.50 pr. Barrel, efter hvilket Udskibningsprisen skulde blive S. R. 6.44 f. omb.

Beg. Indtil Dato ingen Efterspørgsel og ingen Handel skeet i denne Vare. Indehavere skulle forlange 90 Kop. pr. Pud, hvilket vil bringe Udskibningsprisen op til 98 $\frac{1}{2}$ Kop. pr. Pud f. omb.

Matter kjøbes for S. R. 225.230 pr. Mille, og vil saaledes Udskibningsprisen blive S. R. 248.50 f. omb.

Træl原因. Den nye Forsyning af Tømmer antages at ville gaa op til 400,000 Styk. 12—14 Alen lange, 12—17" Diameter. Betydelige Salg til Udlandet er allerede skeet til følgende Priser:

for 1ste Sort Planker 12	13	sh.	} pr. Petersb.	
- 2den — —	9	10		} Std.
- 3die — —	8	9		

Onegas Export antages iaar at blive meget betydeligere end i 1873.

Helsingfors.

Finlands Consulatdistrikt besøgtes i Aaret 1873 af 386 norske Fartøier dr. 64,385 C.-L., hvilket i Sammenligning med Aar 1872, da der ankom 356 Fartøier dr. 55,404 C.-L., udviser en Forøgelse i den norske Skibsfart paa dette Distrikt af 30 Fartøier og 8,981 C.-L. Af svenske Fartøier ankom der 209 dr. 11,714 Ny-Læster mod 166 dr. 7,727 Ny-Læster i 1872. Fragterne for norske Fartøier udgjorde 5,260,545 finssmk mod 3,262,512 i 1872 eller en Forøgelse af 1,998,033 finssmk. Fragterne for svenske Fartøier udgjorde 1,283,538 finssmk mod 960,205 finssmk i 1872.

Importen fra Norge med 10 norske Fartøier dr. 236 C.-L. bestod af Sild, Brisling, Fisk og Fiskelevertran.

Exporten til Norge med 6 norske Fartøier dr. 300 C.-L. bestod af Planker, Bord, Tjære og Rug.

Importen fra Sverige med 80 svenske Fartøier dr. 2,897 $\frac{1}{2}$ Ny-Læster bestod af Jern, Jernmalm, Kalk, Slibestene, Vinduesglas, Bomuld, Bomolie, Petroleum, Sild, Stykgods, Sirup, Sukker og Kaffe.

Exporten til Sverige med 78 svenske Fartøier dr. 2,900 Ny-Læster bestod af Trævarer, Tjære, Beg, Potaske, Smør, Rug, Havre, Heste og levende Kreaturer, Jern, Stangjern, Kobber osv.

Fra Udlandet indførtes med 43 norske Fartøier Varer, hovedsagelig bestaaende af Stykgods, Stenkul, Sukker, Kaffe, Bomuld, Petroleum, Salt, Cokes, Jern. Til Udlandet udførtes med 372 norske Fartøier væsentlig Træl原因, Tjære og Rug.

De forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet er i de senere Aar tiltaget betydeligt, som det vil sees af nedenstaaende Opgave over ankomne Fartøier:

Norske.			Svenske.	
Aar.	Antal.	Com.-Læster.	Antal.	Ny-Læster.
1867	118	18,757	59	2,202
1868	176	26,337	85	4,166
1869	202	27,376	181	7,400
1870	218	33,776	117	4,925
1871	226	36,278	166	8,954
1872	356	55,404	166	7,727
1873	386	64,385	209	11,714

Consulatberetninger for 1873. Helsingfors. St. Petersburg.

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

	Vaaren.	Sommeren.	Høsten.
Til West Hartlepool	47 sh. 6 d	60 sh.	70 sh.
- Grimsby & Hull	52 - 6 -	62 - 6 d	75 -
- London	55—57 - 6 -	65 -	75 -
- Bristol & Gloucester	60 -	62 - 6 - til 75 sh.	80 -
- Amsterdam	32 fl. m. 15 pCt.	35 fl. m. 15 pCt.	42 fl. m. 15 pCt.
- Antwerpen	80 frcs.	"	"
- Malaga	"	110 frcs.	"
- Bordeaux	110 frcs. m. 5 pCt.	115 frcs. m. 5 pCt.	120—125 frcs. m. 5 pCt.
- Marseille	105—110 frcs.	120 frcs.	125—128 frcs.
- Livorno	"	125 -	"
- Lübeck, Kiel, Stettin	45 R $\frac{1}{2}$ m. 5 pCt.	42—45 R $\frac{1}{2}$ m. 5 pCt.	45 R $\frac{1}{2}$ m. 5 pCt.

Fragterne, som allerede i 1872 vare meget gode, ere saaledes i 1873 stegne til en uhørt Høide.

Den samlede Værdi af Finlands Indførsel fra og Udførsel til de forenede Riger udgjorde respektive 2,076,333 og 4,401,738 finssmk.

For norsk Regning er der i Distriktet indkjøbt 8 Fartøier dr. 1,592 C.-L.

Et nyt Fyr af 4de Klasse er opført paa Säbbskär i Nærheden af Råfö ved Indløbet til Bjørneborgs Havn og er nu fuldstændig færdigt til at tændes.

Høsten er i Almindelighed faldt godt ud. Det finske Jordbrug gaar raskt fremad, saa at Produkterne i de senere Aar have været gode og ere blevne godt betalte. Siden Jernbanen til St. Petersburg blev færdig, opsluger denne Stad alt det Bedste af vort Lands Frembringelser og betaler dem godt. Trælasthandlerne, som have en uhørt Afsætning paa sine Varer, saavelsom Jordbrugerne have allerede bragt betydelige Kapitaler ind i Landet, hvorved en vis Velstand har spredt sig til alle Klasser i Samfundet med Undtagelse af dem, der have faste Lønninger, hvorfor ogsaa disse erholde Dyrtidstillæg.

Paa Grund af denne saa hurtig opstaaede Velstand have Priserne paa alle Livsfornødenheder naaet en uhørt Høide, de ere lige til 30 à 40 pCt. højere end for 12 à 14 Aar tilbage; ligeledes er Husleien steget med 30, 40 à 50 pCt. og derved, aldeles som i Stockholm.

Sundhedstilstanden i Aarets Løb har i Almindelighed været god, naar undtages, at Børnekopper, dog af en mild Art, graserede i nogle Trakter.

Af Kreatursygdomme viste den sibiriske Pest sig en Tid af Aaret ved den russiske Grændse. Andre Kreatursygdomme have vist sig paa flere Steder, men i Almindelighed kun i enkelte Tilfælde, takket være vor Regjerings kloge og forstandige Anordninger, og mod Aarets Slutning vare vi aldeles fri for dem.

Hvad Udsigterne for indeværende Aars Udskeibning angaar, saa er der al Grund til at forudsætte, at den vil blive meget omfattende, navnlig for Trælastens Vedkommende; thi foruden de Dampsage, som tidligere fandtes, ere saadanne opførte paa flere Steder, og der arbeides uophørlig paa dem. Vistnok var Veiriget i forrige Vinter, da der faldt høist ubetydelig Sne, ikke fordelagtigt for den store Masse Trælast, som skulde transporteres

ned til Kysten; men man har paa den anden Side ikke skyet nogen Bekostning for at iværksætte Transporten. Man kan med Sikkerhed antage, at Udskeibningen vil blive høist betydelig, og at Fragterne ville holde sig, om ikke stige, hvad der ikke er utroligt. Det turde være vel værd at fæste Skibsredernes Opmærksomhed paa disse Omstændigheder, for at de kunne vedblive med Fragtfarten herpaa. Andre Nationers Fartøier hente sine Varer her langt mere end før, og Antallet af tyske, hollandske og andre Nationers Fartøier er tiltaget betydelig paa disse Farvande. Skibsførerne gjøre vel i at have fuld Besætning, naar de ankomme hertil, thi det er vanskeligt at faa Folk, og en Matros fordrer en Hyre af 60 à 70 Mark om Maanedens.

Veiriget har i den forløbne Vinter været aldeles sydlandsk, og der er kun faldet ganske ubetydelig Sne.

St. Petersburg.

Af norske Fartøier ankom i 1873:

Til St. Petersburg & Cronstadt	269, dr. 31,358½ C.-L.
- Narva	56, - 5,825 —
- Reval	38, - 4,058 —
- Baltischport	" "

Tilsammen i Distriktet 363, dr. 41,241½ C.-L.

Af svenske Fartøier ankom i 1873:

Til St. Petersburg & Cronstadt	217, dr. 14,738½ N.-L.
- Narva	6, - 500½ —
- Reval	4, - 495½ —
- Baltischport	" "

Tilsammen i Distriktet 227, dr. 15,734½ N.-L.

eller 7 norske Fartøier mindre og 69 svenske mere end det foregaaende Aar. Læsteantallet viser imod Aar 1872 en Forøgelse af 4,315 norske C.-L. og 7,285 svenske N.-L. Tvende Fartøier af 369 C.-L.s Drægtighed er indkjøbt her for norsk Regning og betalt med ca. 23,600 S. R.

De af norske Fartøier i 1873 optjente Bruttofragter, der imidlertid ikke kan angives nøiagtig for de Fartøiers Vedkom-

Consulatberetninger for 1873. St. Petersburg. Riga.

mende, der ere afgaaede til udenlandske Havne, udgjøre i Sammendrag omtrentlig følgende Beløb:

For Fartøier ankomne:

Til St. Petersburg & Cronstadt:

fra Norge	S. R.	15,200
- Sverige	—	—
- udenlandske Havne ca.	—	520,000

- Narva:

fra Norge	—	4,072
- Sverige	—	—
- udenlandske Havne	—	26,227

- Reval:

fra Norge	Bco	8,206
- Sverige	Rmt. R.	927
- udenlandske Havne forskellige Myntsorter.		

- Baltischport:

fra Norge	—	—
- Sverige	—	—
- udenlandske Havne	—	—

For Fartøier afgaaede:

Fra St. Petersburg & Cronstadt:

til Norge	N. Spd.	52,300
- Sverige	Rmt. R.	41,600
- udenlandske Havne forskellige Myntsorter.		

- Narva:

til Norge	—	—
- Sverige	—	—
- udenlandske Havne	—	—

- Reval:

til Norge	—	—
- Sverige	—	—
- udenlandske Havne	—	—

- Baltischport:

til Norge	—	—
- Sverige	—	—
- udenlandske Havne	—	—

Til Cronstadt og St. Petersburg ankom i det Hele 2,694 Fartøier af forskellige Nationaliteter eller 336 mere end i 1872. 16 Fartøier overvintrede her, hvoraf 2 svenske, men intet norsk.

Fra Norge indførtes:

Til St. Petersburg	31,086 Tdr. Sild til Værdi .	S. R.	435,200
-	512 - Tran -	—	13,300
- Narva	10,000 - Sild -	—	140,000
- Reval	7,900 -	—	110,000
		S. R.	698,500

Af svenske Produkter indførtes til St. Petersburg Jern, Staal, Maskindele, Træmasse, Alun, Rødfarve, Kridt etc. til Værdi 974,600 S. R.

Importen fra Norge, der i 1872 udviste en Værdi af 1,420,000 S. R., er i 1873. gaaet ned til 698,500 S. R., altsaa med henimod 720,000 S. R., medens den for Sveriges Vedkommende i samme Tidsrum er gaaet op fra 821,000 S. R. til 974,600 S. R.

Med Undtagelse af 512 Tdr. Tran bestod Importen fra Norge udelukkende af Sild; de forlangte høie Priser vare imidlertid til

Skade for Afsætningen. Middelpriisen paa Sild var 14 S. R. pr. Tønde. Forraadet i St. Petersburg er endnu 9,000 Tdr. og i Narva 3,000 Tdr., som for Tiden holdes i 11 à 13 S. R. efter Kvalitet.

Til Norge udskibedes med 87 Fartøier af forskellige Nationaliteter 43,180 Pud Hamp, 6,736 Pud Tougværk, 14,181 Pud Potaske, 99,549 Tschetw. Rug og 21,094 Stkr. Bastematter.

I det forløbne Aar fandt der en betydelig Export af Korn og Mel Sted fra St. Petersburg, nemlig 6,296,982 Kuhl mod 3,207,868 i 1872. Af de Artikler, som Norge og Sverige fornemmelig begjære, nemlig Rug og Rugmel, findes der følgende Forraad paa Pladsen: 400,000 Kuhl Rugmel og 120,000 Tschetw. Rug; desforuden ventes en Tilførsel af 2 Millioner Tschetw. Rug og 1½ Mill. Kuhl Rugmel. Af den førstnævnte Artikel er imidlertid ca. 700,000 Tschetw. solgt pr. Leverance i Mai & Juni, fornemmelig til England og Tydskland. Denne Omstændighed, i Forbindelse med Misvæxt i adskillige Provindser og forøget Efterspørgsel fra Udlandet, gjør, at man neppe kan vente nogen Nedgang i Prisen, der for Nærværende er for Rug 8½ S. R. og for Rugmel i dobbelte Matter 8.35 S. R. pr. Kuhl frit ombord Newsky.

De sidste noterede Kurser vare:

London	32½—5.	Hamburg	274½—¼.
Amsterdam	162½—½.	Paris	344¼—344.

Riga.

Distriktet besøgte i

1873 af 537 norske Fartøier dr.	43,748½ C.-L.
mod 1872 - 424 — — —	30,130½ —
og 1871 - 471 — — —	40,300 —

Deraf paa Hovedstationen

1873 af 405 norske — — —	35,934½ —
mod 1872 - 299 — — —	24,810 —
og 1871 - 378 — — —	33,873½ —

Den af norske Fartøier i forløbne Aar paa Distriktet optjente Bruttofragt udgjorde for Fartøier:

Ankomne fra Norge Spd. 34,812	Afgaaede til Norge Spd. 105,946
— fra udenr. Steder - 84,136	— fra udenr. Steder - 440,462
Summa Spd. 118,948	Summa Spd. 546,408

Altsaa fortjent paa Distriktet i det Hele Spd. 665,356.

Af norsk Sild indførtes i det Hele 89,065 Brutto-Tdr., mod 1872 202,707½ Tdr.

Heraf kommer paa Viceconsulatet

i Libau	15,024 Br.-Tdr. mod 1872	39,669 Tdr.
i Pernau	6,658 — — —	1872 14,718 —
i Windau	2,710½ — — —	1872 4,268 —
samt paa Hovedstationen	64,672½ — — —	1872 144,051 —
		1871 52,668½ —
		og 1870 92,705 —

Silden bestod næsten udelukkende af Slosild, og var dens Kvalitet hvad den nye angaar tilfredsstillende; men da der ogsaa indførtes ikke saa ubetydeligt af aarsgammel Sild, viser Udfaldet af Vragningen sig i det Hele temmelig ugunstigt.

Consulatberetninger for 1873. Riga.

Af norsk Sild indførtes til Hovedstationen:

Fra	Brutto for Vragningen.	Netto efter Vragningen og Pakningen.	Kron.	Enkelt Kryds.	Dobbelt Kryds.	Nebenstrich.	Raadden.
Bergen	34,389 $\frac{3}{4}$	28,706 $\frac{3}{4}$	398	10,250 $\frac{1}{8}$	14,854 $\frac{1}{2}$	3,204 $\frac{1}{2}$	46
Stavanger	10,539 $\frac{1}{4}$	8,821	283 $\frac{1}{2}$	5,739 $\frac{5}{8}$	2,531 $\frac{1}{8}$	266	17
Christianssund	5,015 $\frac{3}{4}$	4,192 $\frac{1}{4}$	-	1,782 $\frac{3}{4}$	2,132 $\frac{1}{4}$	277 $\frac{1}{4}$	5
Thronhjelm	3,010 $\frac{1}{4}$	2,486	-	728	1,495	263	-
Christiania	2,877 $\frac{1}{2}$	2,216	-	417 $\frac{1}{4}$	951	847 $\frac{3}{4}$	107
Stockholm	2,825 $\frac{1}{2}$	2,224 $\frac{1}{2}$	-	7 $\frac{1}{4}$	695	1,522 $\frac{1}{4}$	185
Haugesund	2,430 $\frac{1}{2}$	1,979	38	1,635 $\frac{1}{2}$	305	-	-
Skudesnæs	1,139 $\frac{1}{2}$	979 $\frac{3}{4}$	107	658 $\frac{1}{2}$	213 $\frac{1}{4}$	1	3
Gøtheborg	760	633 $\frac{1}{2}$	-	-	258	375 $\frac{1}{2}$	-
Drammen	571 $\frac{1}{4}$	386 $\frac{1}{2}$	-	-	54	332 $\frac{1}{2}$	54
Carlskrona	420	346 $\frac{1}{2}$	-	-	58 $\frac{1}{4}$	288 $\frac{1}{4}$	-
Aalesund	279	223 $\frac{3}{4}$	-	155	40 $\frac{1}{8}$	28 $\frac{3}{8}$	-
Kjøbenhavn	242	204	-	-	53	151	-
Stettin	117	88	-	44	15	29	-
Lübeck	38	30 $\frac{3}{4}$	-	-	30 $\frac{3}{4}$	-	-
St. Petersburg	18	17	-	17	-	-	-
Summa	64,673 $\frac{1}{4}$	53,535 $\frac{1}{4}$	826 $\frac{1}{2}$	21,435	23,687	7,586 $\frac{3}{8}$	417

Silden bestod efter Vragernes Opgaver af:

Stor Slosild	Brutto-Tdr.	33,975 $\frac{3}{8}$
Vaarsild	—	7,506
Blandet Do.	—	5,140 $\frac{1}{2}$
Middels Do.	—	2,877
Smaa Do.	—	1,360 $\frac{1}{2}$
Stor Middelssild (fed) .	—	1,081 $\frac{5}{8}$
Smaa Fedsild	—	2,948 $\frac{3}{4}$
Christianiasild	—	5,059 $\frac{3}{8}$
Nysild	—	4,147 $\frac{1}{2}$
Østersøsid	—	95 $\frac{1}{4}$
Brisling	—	479 $\frac{1}{8}$

Prisen var S. R. 204 for 12 Tdr. Slosild i Bøg, og Noteagen holder sig uforandret; men den høje Pris har reduceret sætningen til et utroligt Minimum; hertil har vel ogsaa bidraget, at der er importeret til Hovedstationen et ikke ubetydeligt Quantum Sild fra Astrachan, hvor Fisket har været særdeles godt, og paa Grund deraf Prisen saa billig, at Varen har kunnet være Transportomkostningerne paa Jernbane hertil. Ogsaa fra St. Petersburg er hertil søværts afsendt nogle tusinde Tønder af samme Vare. Til Libau derimod har Indførselen af skotsk Sild været langt større end Aaret forud.

Den astrachanske Sild er langt større end den norske og sælges her paa Stedet til S. R. 10 pr. Tønde paa 500 Stykker; den er uganet og mager, noget bitter som Følge af daarligt Salt. Begyndelsen vilde Almuen ikke vide noget af den, men senere er den alligevel vundet Bifald.

Uagtet Sildefisket i Norge atter synes mislykket, vedbliver

Efterspørgselen hersteds til de bestaaende Priser at være meget svag, og taxerer jeg det usolgte Kvantum, som Importørerne sidde inde med, til 16 à 20,000 Tønder.

Med Ladning afgik fra Distriktet til Norge:

152 norske Fartøier, dr. 7,801 $\frac{1}{2}$ C.-L.

mod 1872: 94 — — — 4,500 $\frac{1}{2}$ —

deraf kommer paa Hovedstationen 145 norske Fartøier, dr. 7,531 C.-L., og paa Viceconsulaterne 7 Fartøier, dr. 270 $\frac{1}{2}$ C.-L.

Med Ladning ankom fra Norge til Distriktet 112 norske Fartøier dr. 4,541 $\frac{1}{2}$ C.-L.

deraf kommer paa Hovedstationen . . . 65 - 2,891 —

og paa Viceconsulaterne 47 - 1,650 $\frac{1}{2}$ —

i Ballast ankom 40 - 3,582 —

deraf til Hovedstationen 20 - 1,894 —

og til Viceconsulaterne 20 - 1,687 $\frac{1}{2}$ —

Aaret 1873 har været usædvanlig gunstigt for Rigas Handel.

Høsten i Lifland og Curland og de tilgrænsende russiske Provindser har i 1873 været langt bedre end Aaret forud, og om den end ikke overalt har været lige lønnende, saa har man dog al Grund til at være fornøjet med Resultatet, isærdeleshed da Efterspørgselen efter Kornvarer i hele Navigationstiden og hovedsagelig udover Høsten har været livlig og Exporten lønnende.

Prisen paa Rug holder sig i omkring 90 Kop. pr. Pud. Byg og Havre, der ere af fortrinlig Kvalitet, betales med resp. 86 og 80 Kop. pr. Pud.

Lin, mørkt kron, betales med R. 40 à 41 pr. Berkwz., og Linfrø, prima Kvalitet, leveres frit ombord for 27 à 27 $\frac{1}{2}$ Rm $\frac{1}{2}$ pr. Td.

Consulatberetninger for 1873. Riga. Königsberg.

Staden Rigas Import beløb sig i 1873 til S. R. 26,730,671
 mod 1872 - - - 21,338,715
 og 1871 - - - 18,330,514

Den betydelige Indførselsværdi hidrører dels fra den næsten uafbrudte lange Navigationstid, dels fra en aldeles usædvanlig Import af Petroleum og Soda og dels fra en større Transithandel for Moskau og de indre russiske Provindser.

Exporten var ogsaa usædvanlig livlig og beløber sig efter Toldkammerets Opgave til S. R. 41,468,508
 mod 1872 - - - 27,293,831
 og 1871 - - - 41,428,183

Aldeles imod min i forrige Aarsberetning udtalte Formodning indtager Artikelen Trævarer en betydelig Plads i Exporten; den daværende for Trævarernes Bearbejdelse saa ugunstige Vinter og de mange Klager derover gav mig Anledning til denne Frygt; men de høje Priser og den livlige Efterspørgsel i Udlandet gjorde, at man bemøiede sig for fra andre Hold at hidskaffe Trælaster, der ogsaa ankom saa rigelig, at man her i Riga aldrig erindrer sig at have seet saameget Trælaster paa engang.

Den store Export sysselsatte naturligvis mange Fartøier og ere aldrig saa mange Fartøier blevne udklarerede fra Riga som i Aaret 1873.

Riga besøgte i 1873 af 3,181 Fartøier dr. 435,064 Læster
 mod 1872 - 2,252 — - 270,027 —
 og 1871 - 2,618 — - 312,005 —

Deraf var 1873 878 Dampskibe
 mod 1872 593 —
 og 1871 620 —

Fragterne vare hele Sommeren igjennem ganske lønnende og stege mod Høsten til en aldeles usædvanlig Høide.

Udsigterne for Navigationen i Aaret 1874 kunne kaldes særdeles lovende. Et betydeligt Kvantum Kornvarer er bleven solgt paa Leverance, ligesom ikke saa ubetydeligt Trælaster, og komme disse to Artikler vist at sysselsætte en Mængde fragtsøgende Fartøier. Mange Befragtninger ere allerede sluttede paa Forhaand til mindst 10 Rm $\frac{1}{2}$ højere end Vaaren 1873.

I Bestemmelser vedkommende Toldvæsenet ere ingen bemærkingsværdige Forandringer indtraadte. Vort Farvand har bibeholdt sin Dybde af 17 à 18 Fod holl.

Viceconsulationen Libau, som ved nye Jernbaner har faaet bedre Kommunikation med det Indre af Riget, kommer derved at vinde mere Betydning.

Königsberg.

De slemme Katastrofer paa samtlige Hovedbørser i Europa og i de forenede Stater i Nordamerika har naturligvis ikke kunnet blive uden stor og sørgelig Indflydelse paa den herværende Plads, og om den end ikke er truffet fuldt saa haardt, som mange andre Steder, var det altid føleligt nok til at virke lammende paa alle Handels- og Industrigrene, og til at forringe den almindelige, i Opsving værende Velstand, da det viste sig, at Børsspekulationsraseriet i alle Kredse var trængt langt dybere ind, end man havde ventet og troet. I det Hele taget har dog den herværende Handelsstand kun inden beskedne Grændser deltaget i Børsspe-

kulationerne, og ere kun faa, sikkert allerede paa svage Fødder staaende Firmaer faldne som Ofre.

Denne Plads's og Provinds's egentlige Forretning har været lønnende, og ere Udsigterne ogsaa fremdeles gunstige. Høsten har her i Provindsen og i de med Jernbaner forbundne Distrikter i Rusland været gunstig, og har den fornemmelig ogsaa at opvise en smuk Kvalitet af de forskjellige Kornsorter.

Da Høsten i de fleste Konsumlande er faldet mindre gunstig ud, og den overhovedet allerede længe ikke har kunnet give et tilstrækkeligt Udbytte for eget Behov, stiller Udsigterne sig for Königsbergs, ja hele Provindsens Kornhandel overordentlig gunstig.

Ved Jernbanerne hersker der vistnok endnu mange Mangler i enhver Retning, men den herværende Handelsstand bestræber sig af alle Kræfter gjennem „Vorsteher Amt der Kaufmannschaft“ at borttrykke disse. Herved finder det en virksom Understøttelse hos samtlige Provindsialøvrigheder, og kan man forhaabentlig vente, at ogsaa de høieste Statsmyndigheder ville virke med til at opnaa et heldigt Resultat.

Med Længsel imødeser Königsbergs Handelsstand, at den kongelige Statsregjering med Alvor vil tage fat paa det Arbeide, hvorom der saa længe har været forhandlet, nemlig Fordybningen af Farvandet mellem Königsberg og Pillau. Nu for Tiden kan Dampskibe næsten aldrig gaa dybere end 11 $\frac{1}{2}$ Fod og Seilfartøier dybere end 11 Fod, og det er indlysende nok, at denne Omstændighed saavel direkte som indirekte foraarsager betydelige Omkostninger, idet de større og mere dybgaaende Fartøier ere nødsagede til at føre en stor, ja ofte saagar den største Del af Ladingen fra og til Pillau i Bordinge. Størrelsen af de hertil ankommende Dampskibe tiltager Aar for Aar, saaledes at, medens man for 10 Aar siden kun sjelden her i Havnen saa et Dampskib paa mellem 3—400 Reg. Tons, sees de nu ofte paa over 1,200 Reg. Tons.

For et Par Aar siden var der opstillet et Projekt, ifølge hvilket der skulde opmudres en 16 Fod dyb Rende, men det viste sig snart, at de i Udsigt stillede Penge ikke var tilstrækkelige, og man modererede sine Fordringer til 14 Fod. Men heller ikke denne Plan er til Dato bragt til Udførelse.

Med Rette siger i denne Anledning den herværende „Vorsteher Amt der Kaufmannschaft“ i sin Aarsberetning pr. 1872:

„Denne Tilstand vilde være utaalelig, hvis man ikke var vant til den. Den foraarsager en i Sandhed ren Bortødslen af Penge, Tid og Arbeide. Hvad vilde Stettin sige, om man lod det derværende Haff blive saa grundt, at Fartøier af middels Størrelse kun ved Hjælp af Bordinge kunde gaa op til Byen! Og dog er ogsaa det tilstrækkelig dybe Farvand i det derværende Haff kun bleven udvundet ved vedholdende Fordybningsarbeider ved en Bekostning af flere Hundredetusinder.“

Atter er nu et nyt Projekt bragt i Forslag, efter hvilket der i Haffet skal udmudres en Rende af mindst 17 Fods Dybde. For at opnaa dette, maa der mindst have et Tilskud af Staten af ca. 3 Mill. Thaler, og vilde Arbeidet være at fuldføre i 3 Aar.

For Tiden gjøres der ogsaa meget for at forbedre Havnen i Pillau, ligesaavel som ogsaa selve Indseilingen, som i den senere Tid desværre har lidt betydelig ved stærke Storme, dog paa langt nær ikke saa meget, som man i Begyndelsen antog, og selv de

Consulatberetninger for 1873. Königsberg.

store Dampskibe finder nu som før med fuld Ladning tilstrækkelig Dybde til uhindret at kunne passere.

Der gjøres nu ogsaa store Anstrængelser for at formere Kanalerne her i Provindsen, og fornemmelig bestræber man sig for at faa de masuriske Søer forbunden med Pregel. Naar disse paa Skove saa rige Egne ved Kanaler blive satte i Forbindelse med denne By, vil vi ogsaa her med Tiden komme til at drive en betydelig Trælastforretning.

Tillige har man nu ogsaa langt større Opmærksomhed henvendt paa Jernbanevæsenet her i Provindsen, og naar de foreslaaede og tildels allerede i Arbeide befindende Projekter ere bragte til Udførelse, er der neppe en anden Havn her paa Kysten, hvor Udsigterne for en storartet Handel stille sig gunstigere.

De forenede Rigers Dampskibe her paa Stedet har i det forløbne Aar taget et ikke saa ganske ubetydeligt Opsving i Forhold til de foregaaende Aar.

Til Königsberg ankom der af norske Dampskibe i 1869: ingen. 1870: 1, dr. 177½. 1871: 3, dr. 544. 1872: 17, dr. 2,078. 1873: 40, dr. 4,302 C.-L., og af svenske Dampskibe i 1869: 8, dr. 366½. 1870: 30, dr. 1,077½. 1871: 24, dr. 1,254. 1872: 13, dr. 654. 1873: 44, dr. 2,069½ Ny-Læster.

Naar man derimod betragter den Dampskibsfart, som Broderlandet Danmark nu allerede siden 1857 har udviklet her paa Stedet, staar de forenede Riger langt tilbage. Ifølge velvillig Meddelelse fra det herværende Kongelige danske Consulat ankom der hertil af danske Dampskibe i 1869: 63, dr. 30,114. 1870: 57, dr. 22,060½. 1871: 67, dr. 30,250½. 1872: 68, dr. 34,329½. 1873: 100, dr. 57,539½ Reg. Tons, og indtager Danmark, hvad den udenrigske Dampskibsfart angaar, den første Plads her paa Stedet. Drægtigheden af de hertil ankomne danske Dampskibe har varieret mellem 400—1,100 Tons.

Af norske Dampskibe har et, hjemmehørende i Christianssand, dr. ca. 190 C.-L., i de sidste to Aar gaaet i regelmæssig Fart mellem Königsberg og Antwerpen. Uagtet Fragterne om Sommeren i Almindelighed staar temmelig lavt her paa Stedet, har det dog, saavidt mig bekjendt, forrentet sig ganske godt. De andre norske Dampskibe, som have været her, var for det meste mindre, hjemmehørende i Bergen og Stavanger. Disse kom i Almindelighed med Sild for egen Regning og købte ogsaa selv Kornvarer her paa Stedet.

Af svenske Dampskibe har endnu intet gaaet i regelmæssig Fart her paa Stedet, og de, som ankomme hertil, ere ogsaa for det meste ganske smaa; de ere forresten ofte søgte, fornemmelig for Korntransporten til Norge og ogsaa tildels til Sverige, ligesaaavel som ogsaa for Lin til de grunde Havne i det østlige Skotland.

Der er ingen Tvivl om, at ogsaa de forenede Riger vilde komme til at gjøre ligesaa gode Forretninger her paa Stedet som Danmark, naar de vilde lægge sig efter at bygge passende store Dampskibe, 5—600 Tons, forsynede med kulbesparende Maskiner, og, da Farvandet mellem Königsberg og Pillau endnu ikke har en Dybde af mere end mellem 11½—12 Fod, tillige ogsaa forholdsmæssig grundtgaaende.

Til Distriktet ankom af norske Fartøier:

	C.-L.		C.-L.
i 1873	304 Skibe, dr. 21,287, deraf 46 Dampsk.	dr. 5,104	
imod i 1872	319 — - 18,124½ - 23 — -	2,969	

og af svenske Fartøier:

	N.-L.		N.-L.
i 1873	139 Skibe, dr. 6,471½, deraf 67 Dampsk.	dr. 3,444	
imod i 1872	83 — - 3,024½, - 19 — -	1,064½	

Bruttofragten for de til Distriktet med Ladning ankomne norske Fartøier udgjorde 146,768 Spd., dog heri ikke medregnet Fragt for 19 Fartøier, som i Aarets Løb ankom fra Norge til Memel med Sildeladning for Rederens Regning.

Bruttofragten for norske Fartøier, som afgik fra Distriktet, udgjorde 195,934 Spd., dog heri ikke medregnet Fragten for 13 fra Memel til Norge afgaaede Fartøier, hvilke der paa Stedet havde købt Kornvarer for Rederens Regning.

Bruttofragten for de til Distriktet med Ladning ankomne svenske Fartøier udgjorde 251,939 Rd. sv. Rmt.

Af Seilskibe ankom der til Königsberg:

Norske: 1869:	233, dr. 6,095	C.-L.
1870:	186, - 5,311½	—
1871:	198, - 6,983½	—
1872:	179, - 5,522½	—
1873:	143, - 5,052	—
Svenske: 1869:	30, - 644½	N.-L.
1870:	60, - 1,052	—
1871:	34, - 883	—
1872:	43, - 938	—
1873:	49, - 1,321½	—

Til Pillau ankom

i 1873	2,176 Fartøier, dr. 242,024	Norm.-L.
imod i 1872	2,055 — - 178,907	—

deraf vare

i 1873	679 Dampskibe - 157,928	—
imod i 1872	475 — - 96,576	—
og i 1871	461 — - 101,364	—

Af de indkomne Fartøier vare

under tydsk	Flag 1,008 Fartøier,
dansk	— 370 —
engelsk	— 341 —
norsk	— 207 —
hollandsk	— 114 —
svensk	— 113 —
russisk	— 17 —
fransk	— 5 —
amerikansk	— 1 —

Af de indkomne Fartøier have 1,986 været i Königsberg og Pillau og 190 i Elbing.

Der afgik

i 1873	2,085 Fartøier, dr. 236,615	Norm.-L.
imod i 1872	1,956 — - 174,604	—

Consulatberetninger for 1873. Königsberg.

Deraf afgik til	1873.		1872.	
	Skibe	Nr.-L.	Skibe	Nr.-L.
Storbritanien	388	dr. 80,964	imod 325	dr. 53,949
Holland	101	- 22,036	- 83	- 12,237
Norge	306	- 16,724	- 203	- 8,160
Preussen	378	- 34,598	- 624	- 36,984
Ems, Hannover, Oldenburg	104	- 7,573	- 105	- 6,003
Weser, Elben	83	- 2,950	- 84	- 2,641
Slesvig, Holsten	202	- 7,305	- 92	- 3,163
Danmark	82	- 3,812	- 32	- 2,654
Belgien	61	- 16,901	- 43	- 11,071
Frankrige	39	- 7,112	- 25	- 3,048
Rusland	84	- 16,398	- 92	- 14,574
Sverige	97	- 11,065	- 149	- 14,751
Rostock, Lübeck	150	- 6,665	- 93	- 4,128
Amerika	7	- 1,538	- 2	- 312
Uruguay	3	- 754	- 4	- 929

I Ballast, tom og med indbragt Ladning afseilede
i 1873 191 Fartøier, dr. 28,807 Nr.-L.

imod i 1872 391 — - 41,613 —

Af de afgaaede Fartøier vare

i 1873 677 Dampskibe, dr. 157,323 Nr.-L.

imod i 1872 471 — - 94,897 —

og i 1871 462 — - 103,831 —

Fragtforretningen var i det forløbne Aar ret livlig; om Fragterne ogsaa indtil September var lave, var der dog sjelden Mangel paa Ladning, og de ankomne Skibe fandt næsten altid Beskæftigelse. Der blev betalt følgende Fragter: for Seilskibe i Begyndelsen af Aaret: 3 sh. London, 2 sh. 3 d til 2 sh. 6 d Firth of Forth pr. 500 $\mathcal{E}$ Hvede; fl. 16—18 Holland pr. 2,400 Kilo Hvede; Thl. 8—7 østl. Norge, Bergen pr. 5,000 $\mathcal{E}$ Rug; Thl. 8½ Ems, Weser pr. 4,520 $\mathcal{E}$ Rug. I Maanederne Mai—August indtraadte der en liden Stigning i Fragterne til Norge, Ems, Weser, og blev der betalt: Thl. 8—9½ østl. Norge, Thl. 10½ Thronhjelm pr. 5,000 $\mathcal{E}$ Rug; Thl. 9 à 10 Ems pr. 4,520 $\mathcal{E}$ Rug; fl. 20 Holland.

1 September og senere blev betalt: 3 sh. 6 d London, 3 sh. à 2 sh. 10½ d østl. Skotland, 3 sh. 9 d til 4 sh. 6 d vestl. England, fl. 23 à 24 Holland, Thl. 10—15 østl. Norge, Thl. 9 à 10 Kjøbenhavn, Lübeck, Thl. 11 à 14½ Ems, Thl. 11—13½ Weser. For Klude blev der bevilget 18 à 20 Sk. Gøtheborg, 35—37 sh. 6 d pr. Ton New-York eller Filadelfia; for Hamp og Lin 27 sh. 6 d til 33 sh. pr. Ton østl. Skotland, 37 sh. 6 d pr. Ton Hamp Brest; Trælast fl. 16—21 pr. Læst Holland; Thl. 9 à 10 pr. Læst Ems.

Dampskibsfragterne var i Begyndelsen af Aaret ab Pillau: 2 sh. 9 d til 3 sh. London, 2 sh. 6 d til 2 sh. 9 d Hull, 3 sh. 7½ d Rotterdam, 3 sh. 6 d Antwerpen pr. 500 $\mathcal{E}$ Hvede; fl. 25—24 Amsterdam pr. 2,400 Kilo Hvede; 22 sh. 6 d til 25 sh. London pr. Ton Klude; 25—30 sh. Hull, 37 sh. 6 d Dundee pr. Ton Lin. Efter Skibsfartens Aabning blev der betalt ab Königsberg: London 2 sh. 7½ d til 2 sh. 9 d for Hvede, 25 à 30 sh. pr. Ton Hamp; Hull 2 sh. 3 d til 2 sh. 6 d. for Hvede, 60 sh. pr. Ton Uld, 25 sh. pr. Ton Hamp; Dundee 37 à 33 sh. pr. Ton Lin; Leith 3 sh., 2 sh. 6 d, 2 sh. 9 d for Hvede, 30

sh. pr. Ton Hamp & Lin; Newcastle 2 sh. 3 d Hvede, 32 sh. Hamp; Amsterdam fl. 25; denne Fragt gik lidt efter lidt ned til fl. 21; Rotterdam 3 sh. 3 d, Antwerpen 3 sh. à 3 sh. 6 d, Dünkirchen 4 sh. à 3 sh. 7½ d for Hvede; østl. Norge Rdlr. 8 pr. 5,000 $\mathcal{E}$ Rug, 30 sh. pr. Ton Hamp; Gøtheborg Thl. 7½, Kjøbenhavn Thl. 6½—7½; Lübeck Thl. 9, 7½, 9½; til Stettin vaklede Fragterne mellem 5½—6½ Thl.

Disse Fragter holdt sig temmelig uforandrede indtil August; da indtraadte der en Forbedring, som ogsaa vedvarede indtil Slutningen af Aaret. Fragterne blev forhøjede med 6—9 d pr. 500 $\mathcal{E}$ Hvede til England, Belgien og Frankrig; fl. 10—12 pr. 2,400 Kilo Hvede til Holland, Rdlr. 4—6½ østl. Norge, Rdlr. 3—5 Lübeck, Rdlr. 2—3 Stettin.

Handelen. Af Kornvarer etc. udførtes der i 1873: 7,086,160 Centner.

Dette er den største Export, som nogensinde har fundet Sted herfra. Selv i Aaret 1871, som indtil da havde været det betydeligste, var der en Mindreexport af 863,684 Centner.

I dette Aar indtager atter Storbritanien den første Plads i vor Exportliste. Behovet i dette Land var og er paa Grund af de to sidste Aars mangelfulde Høst ualmindelig stort. Frankrige, Holland, Belgien og det vestlige Tydskland gjorde først om Høsten større Indkjøb her paa Stedet, efterat den ringe Høst i disse Lande var konstateret. Ogsaa til Norge exporteredes der i dette Aar langt større Kvantiteter end i det foregaaende Aar, da det ikke kunde forsyne sig i Frankrige, men atter igjen saa sig anvist paa sine gamle Forbindelser, i Østersøen. Danmark og Slesvig-Holsten købte ikke ubetydelige Partier Hvede og Rug, dog maa hertil bemærkes, at dette mindre skede for eget Konsum, men for det meste for atter at exportere Kornet i Skikkelse af Mel. Meget betydelige var Forsendelserne saavel søværts over Stettin, Lübeck, Leer, Bremen, Holland som ogsaa pr. Jernbane til det vestlige og Mellem-Tydskland, der forsendtes lige til dybt ind i Bøhmen og Bayern. De betydelige Jernbaneforsendelser fra de mindre Stationer paa begge Sider af Königsberg er her aldeles ikke tagne i Betragtning.

Beholdningerne vare ved Aarets Slutning 751,760 Ctr. mod 713,680 Ctr. i 1872.

Priserne paa Kornvarer etc. stillede sig ultimo December saaledes:

Hvede loco høiblandet . . .	Thlr. 84	à 89	pr. 1,000 Kilo.
blandet	— 79	- 84	—
rød.	— 80	- 85	—
Rug - indenlandsk . . .	— 57	- 64	—
russisk	— 48	- 60	—
December Reguleringspris . . .	— 57½	-	—
Foraar 1874	— 58½	- 57½	—
Mai—Juni 1874	— 58½	- 57½	—
Byg loco stort	— 52	- 60	—
smaat	— 52	- 58	—
Havre	— 42	- 52	—
December Reguleringspris . . .	— 47½	-	—
Foraar 1874	— 47½	- 46	—
Erter loco hvide	— 48	- 54	—
- graa	— 48	- 67	—
Bønner	— 54	- 56	—

Consulatberetninger for 1873. Königsberg.

Vikker loco	Thlr. 35	à 42	pr. 1,000 Kilo.
Linsæd - fin	— 78	- 90	—
- middels	— 65	- 78	—
- ordinær	— 45	- 65	—
Raps	— 72	- 83	—
Hampsæd loco	— 2 $\frac{3}{4}$	- 3	50 Kilo
Rapsolie - uden Fad	— 10	- 9 $\frac{1}{2}$	—
Linolie - —	— 12	- 11 $\frac{3}{4}$	—
Linkager	— 3	- 2 $\frac{3}{8}$	—

Sild. Ifølge Toldfortegnelserne beløb Indførselen sig til 167,291 $\frac{1}{2}$ Tdr., og var saaledes 19,378 $\frac{3}{4}$ Tdr. mindre end i 1872, men er dog den næst største, saa langt Statistiken over den herværende Sildehandel eksisterer.

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

23,548	Tdr. norsk Vaar- og Slosild,
68,022 $\frac{1}{4}$	- — Fedsild,
14,333	- skotsk crownbranded & unbranded Fullsild,
61,388	- — — & — Ihlen, Mixed

Vestkyst Matjes og Tornbellies.

Totaludførselen beløb sig ifølge Opgaver fra Jernbanerne til 91,634 Tdr., hvori Rusland participerer med den allerstørste Del, idet kun ca. 6—7,000 Tdr. ikke er afsendte derhen. I det foregaaende Aar afsendtes der til Rusland 59,457 Tdr. herfra, og skal saaledes Exporten derhen i dette Aar have været ca. 26,000 Tdr. større; dog beror vistnok Exporttallet fra det foregaaende Aar paa en Feiltagelse, og er det ansat altfor lavt, saa at Exporten derhen i dette Aar sandsynligvis blot har været nogle faa tusinde Tdr. større end i 1872.

Ompakning af Silden fandt ligesom i det foregaaende Aar kun meget sjelden Sted i Kjøbmændenes egne Pakhuse, og lader Kvantumet sig ikke engang tilnærmelsesvis med Sikkerhed angive.

Aaret 1873 begyndte med en Beholdning af 40,772 Tdr., som for denne Plads var at betragte som en ret anseelig, og er den ogsaa den største, som overhovedet nogensinde her paa Stedet er gaaet over i det nye Aar. Afsætningen stod i Begyndelsen betydelig tilbage for Forventningerne, vistnok hovedsagelig paa Grund af det milde Veir, som forhindrede en livlig Forbindelse med Provindsen og det tilgrænsende Rusland, da Landevejene for en stor Del ikke var til at passere; hertil kom ogsaa, at den norske Vaarfangst ifølge de indløbne Efterretninger lovede at levere et gunstigt Resultat, og syntes saaledes store Tab ved Realiseringen af det gamle Lager uundgaaelige. Slosildfangsten havde vistnok givet et i Forhold til det foregaaende Aar ynkeligt Resultat, da der kun var opfisket ca. 150,000 Tdr. mod ca. 700,000 Tdr. i 1872; dog kunde et godt Vaarsildfiske endnu altid bringe Total-Resultatet paa et høit Tal, og saaledes virkeliggjøre de udtalte Befrygtninger.

De udenlandske Eiere af de her lagrede Kommissionsvarer, fornemmelig Skotlænderne, vare ængstlige for ikke at faa omsat sine Varer og trængte paa Salg; men istedetfor herved at opnaa en større Afsætning, fik Priserne kun en tilbagegaaende Bevægelse. Henimod Midten af Februar indtraadte endelig en Vending til det bedre; Fasten med dens store Behov stod for Døren; paa samme Tid var ogsaa Veirliget blevet gunstigere for Kommunikationen. Der fandt nu en livlig Afsætning Sted, som ved-

varede til ind i Fasten; henimod Slutningen af samme og hele April Maaned igjennem var Afsætningen svag.

Udsigterne for en betydelig Fangst af norsk Vaarsild havde desforuden vist sig skuffende; der blev blot fisket ca. 200,000 Tdr., og Faren for en for stor Tilførsel af billig Sild til Konsummarkederne var saaledes forsvunden, hvorved vistnok paa samme Tid ogsaa Haabet om en udstrakt Forretning med den nye Sild var forbi. Med denne Omstændighed var det forbunden, at den almindelige Opmærksomhed rettede sig paa den norske Fedsild som Erstatning for Vaar- og Slosild. Fedsilden spillede da ogsaa hele Aaret igjennem en fremragende Rolle, medens Forretningen med den norske Slo- og Vaarsild i denne Sæson kun var ubetydelig.

De virkelig godt behandlede Partier bedste stor Vare Vaar- og Slosild holdtes af Indehaverne for høit og fandt for største Delen saa stor Afsætning til Sverige og Rusland til bedre Priser, end her kunde bydes, at herhen for det meste kun daarligere, sydligere fangne Varer, og saaledes mindre og billigere Fisk, kunde komme i Handelen. Af denne Grund blev der ogsaa indført nogle Tusinde Tdr. Slosild af 1872, som ikke kunde sælges i Sverige, og som er optagne i den ovenfor anførte Totalimport.

Tilførselen af den nye Slo- og Vaarsild, som først begyndte at indtræffe i Mai, fandt hele Aaret igjennem kun enkeltvis Sted, og i Modsætning til tidligere Aar fandt den ogsaa kun vanskelig Afsætning, da den største Del kom paa Markedet i et forholdsvis kort Tidsrum. Paa Nabopladsene Stettin og Danzig havde Forholdene stillet sig temmelig analog med de herværende. Den i de første Maaneder daarlige Afsætning havde ligeledes paa disse Pladse betydelig forbedret sig i Februar—Marts, dog med den Forskjel, at alle forskjellige Sorter norsk Sild, fornemmelig i Danzig, neppe kunde omsættes, saa at nogle Tusinde Tønder med Fordel blev sendte herhen for herværende Regning, medens paa den anden Side Priserne for skotsk Sild ved den livlige Kjøbelyst stod saa høit, at betydelige Partier deraf sendtes herfra til begge de nævnte Pladse.

I Mai Maaned var Afsætningen af Sild her ret tilfredsstillende, og vedblev hele Sommeren igjennem at være nogenlunde god. Den i Løbet af Sommeren og Høsten drevne Fedsildfangst leverede et maadelig godt Resultat, hvortil endnu er at bemærke, at hovedsagelig de store Mærker var fremherskende, hvorimod Middels- og Christianiasild kun blev fisket i mindre Kvantiteter. Afseet fra enkelte Partier, som vare smukke og fede, var Kvaliteten i Almindelighed mager og tør, og Prisen saaledes meget forskjellig. En stor Del af den indførte Fedsild bestod af Vare fra 1872, som for største Delen hurtig blev forhandlet, da den var betydelig billigere end den nye Fisk.

Den i Maanederne Mai og Juni paa Skotlands Vestkyst drevne Fangst af Matjes Sild skuffede de havde Forventninger, og som Følge deraf var Prisen for denne Sort Sild ualmindelig høi, og den direkte Tilførsel hertil beløb sig blot til ca. 500 Tdr. Desforuden ankom der 3 à 400 Tdr. via Stettin.

I Juli begyndte derpaa Sildefangsten paa Skotlands Østkyst og blev hele August igjennem og helt ind i September drevet med et saadant Udbytte, som intet tidligere Aar har at opvise. Det i de statistiske Tabeller opførte Kvantum 750,000 Tdr. staar vistnok tilbage, saagar ret betydelig, for det virkelige Kvantum.

Consulatberetninger for 1873. Königsberg. Danzig.

Ved de gunstige Udsigter for Fangsten var Noteringerne i Begyndelsen lave, hvilket ogsaa havde sin Grund deri, at Salterne, som havde de tunge Tab ved Forretningen i forrige Aar i Erin-dring, havde afsluttet Kontrakt med Fiskerne til billige Priser. Uagtet disse i og for sig vare lave, var Kjøbelysten paa Grund af de vedholdende gunstige Efterretninger over Fangsten og i For-ventning om fjernere Tilbagegang kun liden indtil September, da man paa Grund af den livlige Efterspørgsel var tvungen til at gjøre større Indkjøb. Herved havde man desværre tildels forsømt det beleiligste Øieblik.

Da Brest-Grajewo Jernbanen blev overleveret Trafiken hen-imod Slutningen af August, aabnedes der ogsaa for Sildehandelen nye Egne i Rusland, hvor Konsumet inden kort Tid viste sig at være langt større, end man med de bedste Forhaabninger havde kunnet vente, saa meget mere, som Jernbanefragten er ualmin-delig høi. Indførselen af skotsk Sild var under disse Omstæn-digheder ikke tilstrækkelig, og ved den fremrykkede Aarstid og ved de i Skotland rømmede Forraad senhøstes kunde man ikke mere indhente det forsømte.

Resultatet af Sildeforretningen var idetheletaget tilfredsstil-lende, fornemmelig paa Grund af de gunstige Konjunkturer med den skotske Sild.

Priserne for de enkelte Sorter vare følgende:

De første i Mai indførte Partier ny Nordlands- eller Slosild blev betalt med 10½ Thl. pr. fortoldet Td.; denne Pris holdt sig hele Aaret igjennem med en Afvigelse af ¼ Thl. mere eller min-dre. Gammel, altsaa i Vinteren 1871—72 fangen Nordlands- eller Slosild, blev betalt efter Kvalitet med 6½—7 Thl. pr. for-toldet Td. Stor Vaarsild bedste Vare begyndte med 10½ Thl. pr. fortoldet Td., mindre Fisk, ligesaavel som sydligere fanget efter Kvalitet 9—9¾ Thl. pr. fortoldet Td., hvilken Pris holdt sig hele Aaret igjennem. Fedsild holdt man i Begyndelsen af Aaret høit; god Kvalitet omsattes til følgende Priser: stor Kjøb-mandssild 12—13 Thl., stor Middels 9—10 Thl., Middels 7—8 Thl., Christiania 6½—7 Thl.; disse Salgspriser gik i Februar og Marts ned omtrent 1 Thl. pr. Td., kom ved det store Begjær i Mai paa det gamle Standpunkt, og holdt sig temmelig uforandret ved maadelige Tilførseler indtil den nye Sild ankom i Begyndelsen af September. Den nye Vare betaltes med: stor Kjøbmandssild ca. 12½ Thl., stor Middels 11½ Thl., Middels 9½—10½ Thl., Chri-stiania 5—6 Thl. pr. fortoldet Tønde, hvortil endnu er at be-mærke, at Middels- og Christianiasild næsten fuldstændig udeblev. For virkelig fed fin Vare holdt disse anførte Priser sig indtil Aarets Slutning, hvorimod Prisen for magrere, ringere Vare indtil da faldt 2—2½ Thl. pr. Tønde.

Salgspriserne for skotsk Sild stillede sig den 1ste Januar 1873 saaledes: crownfull 11 Thl., crownbranded Matties og Ihlen 8½—8¾ Thl., crownbranded Mixed 8—8¼ Thl. pr. Td. transit. Afsætningen gik meget vanskelig for sig; Priserne gik derpaa noget ned, steg derpaa i Slutningen af Januar og i Februar og beholdt en stigende Tendents, indtil Lageret fuldstændig var røm-met. De her høist betalte Priser var: crownfull 12½ Thl., crown Ihlen 9—9½ Thl., crown Matties 8¾—9 Thl., crown Mixed 9—9½ Thl., medens de sidste i Juni til Stettin afsendte crownfull Sild der paa Stedet betaltes med indtil 18 Thl. pr. Td. transit. Forretningen med den nye Sild begyndte ca. 3 Uger tidligere

end i 1872. Priserne begyndte med 33 sh. for crownfull, 24 sh. for crown Matties, 26 sh. for crown Ihlen og Mixed, 14 sh. for Tornbellies, alt britisk Sterling pr. Td. inkl. Fragt og Assu-rance; gik derpaa 1 sh. ned, for i Begyndelsen af September atter at hæve sig, og steg lidt efter lidt indtil Slutningen af Saisonen til 42 sh. for crownfull, 30 sh. for Ihlen og Matties, 29½ for Mixed, 19 sh. for Tornbellies. Størstedelen blev kjøbt for herværende Regning, og blot ca. ¼ af Indførselen var Kom-missionsgoods. Ultimo 1873 var Salgsprisen for crownfull 15½ Thl., crown Ihlen og Mixed 11½ Thl., crown Matties 11¾ Thl., Tornbellies 7½ Thl. pr. Td. transit. Skotsk Vestkyst eller Matjes Sild af allerfineste Sort opnaaede 24—26 Thl. pr. fortoldet Td., medens ringere Vare blev solgt betydelig billigere, lige ned til 13 Thl. pr. fortoldet Td.

Tran. Af Tran blev der ifølge Toldfortegnelserne indført 6,621 Ctr., saaledes 1,039 Ctr. flere end i det foregaaende Aar. Som sædvanlig bestod den allerstørste Del af brun bergensk Le-vertran, Resten af kjøbenhavnsk Sælhundstran og andre Sorter. Prisen for brun bergensk Levertran varierede kun lidet og stil-lede sig i 23—24 Thr. pr. fortoldet Originaltønde.

Danzig.

Den norske Skibsfart paa Distriktet var i Aaret 1873 meget livlig og med Hensyn til Læsteantallet af meget større Omfang end i noget af de 7 forudgaaende Aar. Dette havde kun sin Grund i de for Fragtfarten gunstige Konjunkturer, da Tilførselen af norske Produkter var ringere og Exporten af Kornvarer til Norge ei heller saa betydelig som før. Der ankom i det Hele til Distriktet 96 norske Fartøier, dr. 10,259 C.-L., saaledes næsten 4,000 C.-L. mere end i 1872, medens Fartøierne Antal derimod var det samme. Dette store Læsteantal havde alene sin Grund i 12 store Skibe, som fra amerikanske Pladse hidførte Petroleum.

Den af norske Fartøier optjente Bruttofragt udgjorde:

for de fra Udlandet ankommende Fartøier . . .	168,307 Spd.
- - - Norge — — — — —	2,368 —

for samtlige med Ladning ankommende Fartøier	170,675 Spd.
og for de herfra til Norge afgaaede	5,246 Spd.

Af norsk Sild hidførtes med norske Fartøier:

til Danzig	2,021½ Tønder Fedsild,
	1,587 — Smaasild,
	1,309 — Storsild,

	4,917½ Tønder,
--	----------------

til Elbing	2,296¼ — Fedsild,
------------	-------------------

med norske Fartøier	7,213¾ — diverse norsk Sild
---------------------	-----------------------------

Desuden indførtes med frem-

mede Fartøier	623½ — — — —
-------------------------	--------------

saa at den samlede Import

af norsk Sild udgjorde .	7,837¼ Tønder Sild,
--------------------------	---------------------

medens der af skotsk Sild

tilførtes	111,643 —
---------------------	-----------

og af hollandsk Sild . . .	90 —
----------------------------	------

Altsaa ialt 119,570¼ Tønder Sild af alle Sorter.

Consulatberetninger for 1873. Danzig. Stettin.

Gjennemsnittspriserne vare: Vaarsild 4 Spd., Smaasild 3 Spd., Fedsild 4½ Spd., alt pr. Tønde frit fra Masten og paa sædvanlige Betingelser.

Udførselen af Kornvarer med norske Fartøier var, omendskjont noget større end i 1872, ei af den sædvanlige Betydning. Der udførtes nemlig:

Fra Danzig 693 Hamb.-Læster diverse Kornvarer.
- Elbing 109½ — — —

Tilsammen 802½ Hamb.-Læster.

Af Trævarer udførtes fra Danzig med norske Fartøier til Norge 4,804 Kubikfod diverse Egestave, 106 Skok smaa Egestave og 529 Skok Egeskibsnagler.

Den samlede Export fra Distriktet til Norge udgjorde:

Hvede	154	Læster	} fra Danzig.
Rug	2,357	—	
Erter	397	—	
Byg	169	—	

Tilsammen 3,077 Læster diverse Kornvarer
samt 109½ — — — fra Elbing.

Ialt 3,186½ Læster diverse Kornvarer.

Hertil kommer 2,000 Stykker Bastematter.

263	—	Sleepers.
452	—	Egeplanker.
611	Skok	Egestave.
529	—	Egeskibsnagler.

For den svenske Skibsfart og Handel paa Distriktet have Forholdene været de samme som for den norske; thi medens Importen fra og Exporten til Sverige vare mindre end sædvanlig var Fragtfarten af en sjelden Betydning. Der ankom i det Hele 78 svenske Fartøier, dr. 3,093 N.-L., et Læsteantal, som intet Aar i det sidste halve Sekulum kan opvise.

Den af svenske Fartøier optjente Bruttofragt udgjorde:
for de fra Udlandet ankommende Fartøier . 61,084 Rd. Rmt.
- - - Sverige — — — 6,468 - -

for samtlige med Ladning ankomne Fartøier 67,552 Rd. Rmt.

For de herfra til Sverige afgaaede Fartøier bliver ingen Fragt at opføre, da der herfra kun udførtes nogle smaa Ladninger Stenkul, som medtoges for egen Regning.

De vigtigste Indførselsartikler fra Sverige vare Jern, ulæsket Gottlands Kalk, Gottlands Kalkstene, grovt tilhugne Granitstene, Trottoirstene, Fliser og Trappestene af Granit samt 3,000 Centner Telegraftraad.

Udførselen til Sverige bestod kun af 110 Læster Stenkul, der gik til Gottland til Brug for de derværende Kalkovne.

Fragterne i det forløbne Aar kan ansees som de mest fordelagtige i det sidste Decennium. Trælastfragterne begyndte tidlig at stige, saa at der i den sidste Halvdel af Navigationstiden betaltes til Grimsby 17 à 18 sh., Hull 18 à 19 sh., Cardiff 17 à 20 sh., London 18 à 22 sh., Kanalhavnene 20 à 21 sh., Liverpool 21 à 23 sh., Gloucester 25 sh., Dublin 27 sh., alt pr. Load Furuhjælker, til Ostende 22 à 27 sh., Gent 23 à 28 sh. pr. Load Egesleepers; til Rotterdam 22 à 26 fl. holl. Court pr. Læst Egesleepers. Kornfragterne toge Favør ud paa Høsten, da der bevilgedes til Hull 3 sh. 3 d, London 3 sh. 9 d, Antwerpen 4 sh. à 4 sh. 3 d, alt pr. Quarter Hvede, og senere i Oktober

bevilgedes til Hull 3 sh. 6 d og til London 4 sh. 9 d à 5 sh. pr. do. do. Af Importfragterne vare de med Petroleum fra New-York særdeles gunstige; der betaltes indtil 8 sh. 6 d à 9 sh. pr. Barrel.

Kornhøsten var tilfredsstillende her i Provindsen, derimod ikke tilstrækkelig i Polen, hvorfor Tilførselen blev ringere end sædvanlig. Af Hvede høstedes rigelig, og den var af god Beskaffenhed. Gjennemsnittsprisen var 120 Spd. pr. 22 norske Tønder. Af Rug høstedes et stort Kvantum, men Varen var let og tildels af daarlig Kvalitet. Gjennemsnittsprisen var 80 Spd. pr. 22 Tdr. Byg og Havre gav en god Middelshøst, af Erter var der noget mere, og vare Gjennemsnittspriserne paa disse Varer:

Byg	pr. 22 Tønder	70 Spd.
Havre	- 22	— 56 —
Erter	- 22	— 66 —

I Elbing var Exporten af Kornvarer søværts langt ringere end i 1872, hvorimod Trælastudførselen var omtrent af samme Størrelse som tidligere, og Udførselen af Jern og andre Fabrikata lidt større. Der ankom 36 Fartøier mere end i 1872. Derimod var de forenede Rigers Skibsfart langt fra saa livlig som tidligere, da kun 7 norske og 2 svenske Fartøier besøgte Elbings Havn i det forløbne Aar.

Intet norsk eller svensk Fartøi har i sidste Aar havt Uheld ved den herværende Kyst.

Stettin.

Den norske Skibsfart paa Distriktet tiltog i forløbne Aar mindre end under de nærmest foregaaende.

I 1873 ankom 252 norske Fartøier, dr. 21,568 C.-L.,
mod i 1872 297 — — — 20,980 —
hvilket for disse Aar udviser en Formindskelse af 45 Fartøier, men derimod en Forøgelse i Læsteantal af 588 C.-L.

I de sidste 3 Aar ankom følgende Antal norske Fartøier med Ladninger til Distriktet:

	fra Norge	fra andre Lande
1873	115, dr. 5,134 C.-L.	134, dr. 16,147 C.-L.
1872	155, - 5,412 —	136, - 15,329 —
1871	93, - 2,576 —	125, - 13,230 —

Fra Distriktet afgik af norske Fartøier i samme Periode med Ladninger:

	til Norge	til andre Lande
1873	27, dr. 1,114 C.-L.	63, dr. 5,362 C.-L.
1872	31, - 1,220 —	46, - 2,461 —
1871	46, - 1,388 —	45, - 4,228 —

Den i 1873 af norske Fartøier optjente Bruttofragt beløb sig til:

for ankomne Fartøier:		for afgaaede Fartøier:	
fra Norge	292,572 R $\mathcal{M}$	til Norge	31,380 R $\mathcal{M}$
- andre Lande	1,242,837 -	- andre Lande	194,338 -
Summa	1,535,409 R $\mathcal{M}$	Summa	225,718 R $\mathcal{M}$
Altsaa optjent paa Distriktet i det Hele 1,761,127 R $\mathcal{M}$.			

Consulatberetninger for 1873. Stettin.

Desuden have 8 Fartøier for egen eller Rederiernes Regning indehavt Ladninger; men Fragterne herfor ere ikke opgivne.

Af de norske Fartøier, som i sidste Aar besøgte Distriktet, vare 54 Dampfartøier (hver Reise regnet som 1 Fartøi), af disse ankom 36 fra Norge og 18 fra andre Lande, hovedsagelig fra russiske Østersøhavne.

1 norsk Fartøi forulykkedes ved Stolpemünde og solgtes.

Den svenske Skibsfart paa Distriktet i 1873 var større end i noget tidligere Aar.

Der ankom 345 Fartøier, dr. 15,932 Ny-Læster

mod i 1872 187 — — 7,956 —

hvilke for disse 2 sidste Aar udviser den betydelige Forøgelse af 158 Fartøier og 7,976 N.-L.

Den af svenske Fartøier i 1873 optjente Bruttofragt udgjorde:
for indgaaende Fartøier 1,191,597 R $\mathcal{M}$
og for udgaaende — 297,026 —

tilsammen 1,488,623 R $\mathcal{M}$.

Distriktets Viceconsulsstationer besøgte i 1873 af:

	Norske Fartøier:			Svenske Fartøier:		
Colberg	13 dr.	401 C.-L.		7 dr.	276 N.-L.	
Greifswalde	1 -	73 —		1 -	44 —	
Rügenwalde	6 -	212 —		6 -	101 —	
Stolpemünde	11 -	268 —		4 -	82 —	
Stralsund	9 -	493 —		13 -	494 —	
Swinemünde	25 -	3,102 —		14 -	878 —	
Wolgast	4 -	122 —		1 -	19 —	

Stettins Skibsfart har i det forløbne Aar tiltaget betydeligt, hvad der er saameget mærkeligere som Indførselen af engelske Stenkul, der tidligere beskæftigede næsten Halvdelen af de ankomende Skibe, i de senere Aar aftager mere og mere, da de ikke kunne udholde Konkurrencen med de schlesiske Kul. I det forløbne Aar er der saaledes til Swinemünde og Stettin indført ca. 4 Millioner Centner engelske Kul mindre end i de tidligere Aar. Naar den samlede Import desuagtet er tiltaget, saa har dette sin Grund saavel i den overordentlig store Rugimport fra Rusland som i den betydelige Import af Bygningstømmer fra de svenske og finske Havne.

Antallet af ankomne Fartøier er vistnok aftaget, sammenlignet med 1872, men Læsteantallet har voxet betydeligt.

Der ankom i 1873:

Seilskibe 1,565, dr. 136,367 L.

Dampskibe 1,183, - 238,028 -

Tilsammen 2,748, dr. 374,395 L.

mod i 1872 2,882, - 338,028 -

og afgik i 1873:

1,636, dr. 141,863 L.

1,189, - 238,826 -

2,825, dr. 380,689 L.

2,911, - 342,216 -

Dampskibslinierne herimellem og New-York, Leith, Newcastle, London, Hull, Amsterdam, Rotterdam, Kjøbenhavn, Christiania, Bergen, Gøteborg, Stockholm, Riga og St. Petersburg befares i de regulære Ture.

Den af 6 norske Post- & Passagerdampskibe aabnede nye ugentlige Linie imellem Stettin—Tromsø med Anløbsstederne Kjøbenhavn, Gøteborg, Christiania, Bergen, Throndhjem og Mellemhavne tør give Anledning til en livligere Passagertrafik og forøget Omsætning paa Stedet.

Fragtberetning. Saavel for Seil- som Dampskibsrederierne har Udbyttet i Almindelighed paa Grund af de høje Indfragter været tilfredsstillende.

Hvad Udfragterne angaar, var vistnok Omsætningen af Trælast, Stykgods og især Poteter betydelig, men af Kornvarer ringe, hvorfor den største Del af de Fartøier, der var henviste til denne Artikel, maatte forlade Havnen i Ballast.

Der betaltes følgende Fragter:

1. I Løbet af Vaaren til 1ste Mai:

a. For Seilskibe:

Firt of Forth 1 sh. 9 d	2 sh. 2 d	} pr. 500 $\mathcal{M}$ Hvede.
Engelske Kanal 2 sh. 9 d		
Englands Vestkyst	2 sh. 7½ d	
Irlands Østkyst	3 sh.	
Bürgge 2 sh. 7½ d	Antwerpen 2 sh. 9 d	} pr. 500 $\mathcal{M}$ Byg.
Firt of Forth 1 sh. 10½ d	2 sh. 1½ d	
Maas 16 fl.	pr. 2,400 Kilos Hvede,	
Englands Østkyst 15 sh.	à 18 sh. 6 d	
Goole 16 sh.		} pr. Ton Poteter.
London 16 sh.	à 18 sh.	
Engelske Kanal 16 sh.	à 18 sh. 6 d	
Englands Vestkyst 20 sh.		
Firt of Forth 12 sh.	à 14 sh.	} pr. Ton Olie.
Liverpool 19 sh.		
Bordeaux 34 à 38 frcs.	pr. 2,000 Kilos Sirup.	
St. Petersburg 3 sgr.	pr. Ctr. Stenkul.	
Hernøsand, Söderhamn	} 2½ à 3 sgr. pr. Ctr. Mel.	
Hudiksvall og Sundsvall		
Gøteborg 3 sgr.	pr. Ctr. Ler.	
New-York 8 sh.	pr. Ton Zink & 2 sh. pr. tomt Petroleumsfad.	

	pr. Load Eg.		pr. Load Furu.	
Kulhavne	11 sh. 6 d	à 13 sh.	9 sh.	- d à 11 sh.
Perth	14 - 6 -	à - -	12 - 6 -	à - -
Peterhead	16 - 6 -	à - -	14 - 6 -	à - -
Tayport	12 - 6 -	à - -	10 - 3 -	à - -
Aberdeen & Dundee	17 - - -	- - -	- - -	- - -
Grimsby	12 - 6 -	à 14 -	10 - - -	à 12 -
Hull	14 - - -	à 17 -	12 - 6 -	à 15 -
London	18 - 6 -	- - -	- - -	- - -
Suttonbridge	15 - - -	à - -	13 - - -	- - -
Ipswich	- - -	à - -	12 - - -	- - -
Portsmouth	15 - - -	à - -	13 - - -	- - -
Bristol	19 - - -	à 21 -	17 - - -	à 19 -
Gloucester	19 - - -	à 20 -	17 - - -	- - -
Liverpool	- - -	- - -	13 - 6 -	- - -

	pr. Læst Eg.		pr. Læst Furu.	
Dieppe	30 à 34 frc. & 15 pCt.			
Håvre	31 à 35 - - -			
Paimboeuf	33 à 34½ - - -		32 à 34½ frc. & 15 pCt.	
Nantes	- - 34 - - -		- - 34 - - -	
Rochefort	36 à 38 - - -		34 à 36 - - -	
Bordeaux	- - - - -		31 à 36 - - -	
Brügge 13 frcs.	pr. Kubikmeter Eg.			

Consulatberetninger for 1873. Stettin.

b. For Dampskibe:

Leith 1 sh. 6 d à 2 sh. 6 d.	} pr. 500 $\mathcal{E}$ Hvede.
London 2 sh. 3 d.	
Hull 1 sh. 9 d à 2 sh. 6 d.	
Antwerpen og Rotterdam 2 sh. 6 d.	
Leith og Goole 20 sh.	} pr. Ton Poteter.
Newcastle og Newport 22 sh. 6 d.	
Aberdeen 18 sh. à 20 sh.	
Hull 15 sh. à 20 sh.	
London 17 sh. 6 d à 20 sh.	

2. Under Sommeren til 1ste September.

a. For Seilfartøier:

Ems $7\frac{3}{4}$ à $8\frac{1}{2}$ Thlr. pr. 2,400 Kilos Hvede.
 Nordfrankrige 2 sh. $10\frac{1}{2}$ d pr. 500 $\mathcal{E}$ Hvede.
 Norges Østkyst 8 β Bco. pr. norsk Td. Rug.
 Bristol 22 sh., Dublin 20 sh. pr. Ton Olie.
 Bordeaux 45 frcs. & 15 pCt. pr. Load Sprit.
 Stockholm $3\frac{1}{2}$ sgr. pr. Ctr. Sten & 3 sgr. pr. Ctr. Mel.
 Hernøsand 3 sgr. for Mel; Sundsvall 5 sgr. for Sukker; Upsala $6\frac{1}{4}$ sgr. for Chamottsten; Gøteborg $3\frac{1}{2}$ sgr. for Ler og Kjøbenhavn $2\frac{1}{2}$ sgr. for Leraffald; Alt pr. Ctr.
 St. Peterburg: Gipssten 8—2 Kop., Chamottsten 15 Kop., Klorkalium 11 Kop., Malt 3 sgr., Kridt 1 sgr. pr. Ctr.

	pr. Load Eg.	pr. Load Furu.
Kulhavne . .	14 sh. - d à 15 sh.	12 sh. - d à 13 sh. 6 d
Dundee . .	16 - 6 - - - -	15 - - - - -
Vick . .	17 - - - - -	14 - - - - -
Lossiemouth .	- - - - -	16 - - - - -
Seaham . .	15 - - - - -	- - - - -
Hull . .	18 - - - - -	13 - 3 - - 15 - - -
Grimsby . .	16 - 6 - - 18 -	14 - - - - 16 - - -
London . .	20 - - - - -	15 - - - - -
Wivenhoe . .	- - - - -	17 - 6 - - - -
Portsmouth .	- - - - -	16 - 6 - - 17 - 6 -
Bristol . .	21 - - - - -	19 - - - - -
Gloucester .	22 - 6 - - - -	20 - - - - -
Liverpool . .	20 - - - - 21 -	17 - - - - -
Cardiff, Newport 16 sh. for Eg; Dublin 20 sh., Belfast 17 sh. 6 d for Furu.		

Dieppe 34 frcs. & 15 pCt., Håvre 35 frcs. & 15 pCt. pr. Læst Eg.

Nantes	37 à $42\frac{1}{2}$ frcs. & 15 pCt.	} pr. Læst Eg & Furu.
La Rochelle	35 - - - - -	
Bordeaux	30 - 40 - - - -	
Antwerpen, Gent	35 - 38 - - - -	

Hookseel, Emden 8 Thlr. pr. Læst Furu.

Newyork—Stettin 45 sh. à 47 sh. 6 d pr. Ton Kjød & Fedt; 7 sh. 3 d à 10 sh. pr. 40 Gall. Petroleum.

St. Petersburg $10\frac{1}{2}$ à 12 Thlr. pr. 4,000 $\mathcal{E}$ Rug.

Botniske Bugt, søndre Del til Stettin $6\frac{3}{4}$ Rdr. & 5 pCt. pr. $31\frac{1}{2}$ Cf. Bord.

nordre do. til do. 9 Rdr. & 5 pCt. pr. $31\frac{1}{2}$ do.

Finland—Stettin $4\frac{1}{4}$ R $\mathcal{M}$ & 5 pCt. pr. $16\frac{1}{2}$ do.

b. For Dampskibe:

Leith 1 sh. $7\frac{1}{2}$ d.	} pr. 500 $\mathcal{E}$ Hvede.
Hull 1 sh. $7\frac{1}{2}$ d à 1 sh. 9 d	
London 2 sh. à 2 sh. 6 d	
Antwerpen 2 sh. 9 d	
Dunkerque og Amsterdam 3 sh.	} pr. 4,000 $\mathcal{E}$ Rug.
Christianiafjorden 10 à 12 β Bco. og Bergen 14 β Bco. pr. norsk Td. Rug.	
London 15 sh., Hull 15 sh. à 20 sh. pr. Ton Poteter.	
Christiania $12\frac{1}{2}$ sgr. pr. Ctr. Spiritus.	
Stockholm 3 - - - - Mel.	
Cronstadt—Stettin 9 à 10 Thlr.	} pr. 4,000 $\mathcal{E}$ Rug.
Riga—Stettin 8 à 12 Thlr.	

3. Udover Høsten til Skibsfartens Slutning:

a. For Seilfartøier:

Firt of Forth 1 sh. 9 d à 2 sh., Antwerpen, Brügge, Løwen, Amsterdam, Dunkerque, Caen og St. Vaaste 3 sh. à 3 sh. 6 d pr. 500 $\mathcal{E}$ Hvede.
 Weser 8 Thlr. pr. 4,300 $\mathcal{E}$ Byg.
 Ems 10 — - 2,400 Kilos Hvede.
 Bristol, Liverpool, Dublin 20 sh. 6 d à 25 sh. pr. Ton Olie.
 Bordeaux 50 frcs. & 15 pCt. pr. Læst Sprit.
 Sundswall, Gefle, 3 sgr., Carlstad 10 sgr. pr. Ctr. Sukker.
 Stockholm $3\frac{1}{2}$ sgr. pr. Ctr. Mel & 4 sgr. pr. Ctr. Sten.
 Malmø, Helsingborg, } $2\frac{1}{2}$ à 5 sgr. pr. Ctr. Poteter.
 Ystad & Åhus
 Gøteborg, Kjøbenhavn $4\frac{1}{2}$ à $4\frac{3}{4}$ sgr. pr. Ctr. Poteter.
 Flensburg, Ekernførde, Sønderborg $7\frac{1}{2}$ sgr. pr. Ctr. Klid.
 Pernau, Reval, Cronstad 10 à 20 sgr. pr. Fad Petroleum.
 Kulhavne 11 $\mathcal{E}$ pr. Keel Kul.
 St. Petersburg—Stettin 11 à $13\frac{1}{2}$ Thlr. pr. 4,000 $\mathcal{E}$ Rug.
 Pernau—Stettin 22 à 25 sgr. pr. Td. Linfrø.
 Botten, søndre, 7 Rdr. & 5 pCt., nordre 9 à $9\frac{1}{2}$ Rdr. & 5 pCt. pr. $31\frac{1}{2}$ Cf. Bord.
 Finland $4\frac{1}{2}$ à 5 R $\mathcal{M}$ pr. $31\frac{1}{2}$ Cf. Bord.

b. For Dampskibe:

London	2 sh. 6 d à 3 sh. 6 d	} pr. 500 $\mathcal{E}$ Hvede.
Leith, Hull	2 - - - - 3 - - -	
Amsterdam, Antwerpen	3 - - - - 3 - 9 -	
Dunkerque	3 - - - - 4 - - -	
Dieppe	4 - - - - - - - -	} pr. 4,000 $\mathcal{E}$ Rug.
London 10 à 15 sh. pr. Ton Zink.		
Stockholm $1\frac{1}{4}$ Rdr. pr. Td. Poteter; ca. 15 sgr. pr. Ctr. Stykgods.		
Ystad, Malmø 5 à $5\frac{1}{4}$ sgr. pr. Ctr. Poteter.		
Christiania 12 sh. 6 d pr. Ton Poteter; 15 sgr. pr. Ctr. Sprit.		
Cronstad—Stettin 11 à 18 Thlr. pr. 4,000 $\mathcal{E}$ Rug.		
Riga—do. 12 - $14\frac{1}{2}$ - - - -		
Königsberg—do. 6 - 10 - - - 4,520 - -		

Handelen. Det afsluttede Aar udviser i kommerciel Henseende paany ganske gunstige Resultater, og vor Plads's Omsætningsstatistik viser en ikke ubetydelig Udvidelse.

Consulatberetninger for 1873. Stettin.

Indførselen søværts udgjorde nemlig:

I 1873: 14,711,953 Ctr. af Værdi 87,641,440 Thlr.

mod 1872: 13,869,886 - - - 82,079,138 -

altsaa en Forøgelse i Vægt af omtrent 5½ pCt.

Udførselen søværts opgik til:

I 1873: 4,502,062 Ctr. af Værdi 30,394,323 Thlr.

mod 1872: 3,705,410 Ctr. af Værdi 30,275,040 Thlr.

saaledes en Tilvæxt af Vægt af omkring 15 pCt.

Nedenstaaende Opgaver indeholder de vigtigste Artikler af de forenede Rigers Handelsomsætning med Stettin i 1873. Værdien er beregnet i tyske Rigsmark.

Vareslags.	Indførsel fra		Middelpri pr. Ctr.	Værdi R $\frac{1}{2}$
	Norge.	Sverige.		
Sild i Tdr. à 3 Ctr.	117,435	1,114	28.50	3,378,646
Planker og Bord	303	9,095	-	1,127,760
Maskindele, alle Slags	-	3,134	81.00	853,854
Jern og Staal, smedet	-	34,314	17.00	583,338
Fisketran	15,511	-	34.50	535,130
Tackjern og Jernskrab	-	72,590	6.50	471,835
Kobber, raat og Messing	1,410	3,026	120.00	452,472
Bødkerverar, grove	16	48,661	9.00	438,093
Arbejder af smedet Jern	-	4,466	75.00	334,950
Svovlkis	57,198	22,047	2.50	198,112
Malme og Mineralier	15,850	40,776	3.00	169,878
Bomolie	-	2,606	43.50	113,361
Jernmalm	4,843	46,851	2.00	103,388
Tørfisk og Ansioser	1,176	468	60.00	98,640
Huder, Skind og Pelsværk	8	346	192.00	67,968
Sten, uarbejdet og huggen	3,772	8,007	5.50	64,784

dernæst: Kobbervitriol, Rug, Affald og Klude, Farvevarer og Chemikalier, især fra Norge, Møbler og andet Snedkerarbejde, Tjære etc.

Vareslags.	Udførsel til		Middelpri pr. Ctr.	Værdi R $\frac{1}{2}$
	Norge.	Sverige.		
Sukker	1,067	38,358	33.00	1,301,025
Stivelse og Melfabrikat	11,262	60,807	16.50	1,189,139
Maskiner	173	6,663	81.00	553,716
Kjød og Flesk	1,576	11,054	41.00	517,420
Poteter	35,451	108,412	2.50	359,657
Tin og Tinvarer	-	1,868	156.00	291,408
Bælgfrugter	18,004	20,432	7.50	288,270
Brændevin og Sprit	8,096	259	30.75	256,916
Instrumenter, musikalske	104	233	720.00	242,640
Frugter, tørrede og Nødder	2,986	6,547	24.00	228,792
Byg	23,569	2,034	8.25	211,225
Zink og Zinkblik	1,623	4,746	31.50	200,624
Blyhvidt	3,070	2,883	33.00	196,449
Hvede	11,618	3,942	12.30	191,388
Potaske	796	5,760	28.50	186,846
Planker og Bord	1,184	312	-	179,520
Raps og Rapssæd	13,791	-	13.00	179,283
Græsfrø	1,234	1,862	42.00	130,032
Apothekerverar	500	4,565	24.00	121,561
Glasvarer	2,215	410	36.00	94,500
Papir og Papvarer	673	348	84.00	85,764
Rug	9,830	-	8.25	81,098
Kobber og Messing	5	489	156.00	77,064

dernæst: Salt, Saltpeter og Svovlsyre, Uldvarer, Uld, Jernbaneskiner, andre grove Jernvarer og Staalvarer, Linolie, Soda etc.

Consulatberetninger for 1873. Stettin. Rostock.

I det forløbne Aar gjordes der betydelige Sildeforretninger, og vore Importører og Kjøbmænd tjente for det meste derpaa. Den skotske Sild, hvoraf der i det forløbne Aar igjen blev indført mere end det foregaaende, spiller en Hovedrolle paa vort

Marked. Efterspørgselen var god og jevn under hele Aaret; vore Vinterbeholdninger oprømmedes hurtig, og uagtet den store Høsttilførsel var der ved Aarets Slutning kun ringe Beholdninger.

Følgende Tabel giver Oversigt over Sildehandelen paa Stettin:

Sildesorter.	Norsk Fedsild.	Norsk Slo- & Vaarsild.	Svensk Kystsild.	Skotsk Sild.	Hollandsk Sild.	Pommersk Sild.	Total.
Beholdning 1873 ved Aarets Begyndelse Tdr.	28,517	8,178	2,970	46,867	172	70	86,774
Import 1873 -	113,045	13,034	4,894	227,792	504	200	359,469
Summa Tdr.	141,562	21,212	7,864	274,659	676	270	446,243
Afsætning under 1873 -	111,414	15,387	7,079	242,963	480	270	377,593
Beholdning 1873 ved Aarets Slutning Tdr.	30,148	5,825	785	31,696	196	-	68,650

Det bemærkes, at under de indførte 126,079 Tdr. norsk Sild er medregnet den indirekte Tilførsel fra andre end norske Havne. Indførselen af norsk Sild i 1872 udgjorde: 136,536 Tdr. og i 1871: 66,821 Tdr.

I Januar Maaned 1874 var Prisen for norsk Kjøbmandssild 10 $\frac{3}{4}$ à 11, stor Middels 9 $\frac{1}{2}$ à 10 $\frac{1}{2}$, Middels 9 à 9 $\frac{1}{2}$ og Slosild 9 $\frac{5}{8}$ Thlr.

Tran. Importen af denne Artikel udgjorde:

1873: 34,131 Ctr., hvoraf fra Norge 15,511 Ctr.

1872: 38,977 - - - - 13,033 -

1871: 41,377 - - - - 7,728 -

Bergensk Levertran noteredes jevnlig til 24 $\frac{1}{2}$ à 26 Thlr. pr. Td. og ultimo December til 22 à 22 $\frac{1}{2}$ Thlr. efter Kvalitet.

Svensk Stangjern solgtes her indtil August Maaned for 7 $\frac{1}{2}$ Thlr., iberegnet 17 $\frac{1}{2}$ sgr. Indførselstold, og senere for 7 Thlr. paa Grund af vigende Noteringer i Sverige.

Kobber. Prisen var i Begyndelsen af Aaret fast, men ved Slutningen mat og omkring 2 Thlr. lavere end Noteringen i Januar 30 à 31 Thlr.

Af Korn blev der indført 262,701 Wispel, hvoraf 175,000 fra Rusland til en Værdi af 13 $\frac{1}{2}$ Millioner Thaler, foruden 40,000 Wispel Raps og Rapssæd til en Værdi af 3 $\frac{1}{2}$ Million Thaler.

Kornbeholdningen var ved Aarets Slutning følgende:

	i 1873:	mod i 1872:
Hvede	4,564 Wspl.	5,238 Wspl.
Rug	5,574 -	17,145 -
Byg	173 -	680 -
Havre	228 -	1,624 -
Erter	166 -	479 -

Priser paa Kornvarer i Begyndelsen af 1874:

Pr. gammel Wispel = 9 $\frac{3}{4}$ norsk Td. frit ombord . Thlr.	Hvede.	Rug.	Byg.	Havre.	Erter.
Reduceret til R $\frac{1}{2}$	92	65	56	36	72
Og koster saaledes 1 norsk Td. frit ombord R $\frac{1}{2}$	276	195	168	108	216
	28.31	20.00	17.23	11.08	22.15

Rostock.

I Aaret 1873 ankom til Distriktets Havne, Rostock og Wismar, 38 norske Fartøier, dr. 2,436 C.-L., deraf direkte fra Norge 20, dr. 997 $\frac{1}{2}$ C.-L., alle til Rostock, de øvrige, hvoraf 8 til Rostock, fra udenrigske Havne.

I 1872 ankom 46 norske Fartøier, dr. 2,217 $\frac{1}{2}$ C.-L., deraf direkte fra Norge 33, dr. 1,138 $\frac{1}{2}$ C.-L., alle til Rostock, de øvrige, hvoraf 10 til Rostock, fra udenrigske Havne.

Den i 1873 af hertil ankomne norske Fartøier optjente Bruttofragt udgjør efter Skibslisterne 115,707 R $\frac{1}{2}$.

Af svenske Fartøier ankom i 1873: 135, dr. 3,758 N.-L., mod i 1872: 154, dr. 4,460 N.-L.

Indførselen fra Norge med norske Fartøier bestod af 18,518 Tdr. Sild, 594 Tdr. Tran, 50 Tdr. Brisling, 26 Tdr. saltet Fisk, 10 Tdr. Fiskesalt, 31 Voger røget Sild, 67 Voger Rotskjær, 1,400 Centner diverse Sorter Skind samt 460 Sække Rugklid. Fra udenrigske Havne indførtes i norske Fartøier 1,969 Barrel Petroleum, 633 $\frac{1}{2}$ Tons Stenkul, 600 Fade Cement, 12,716 Kubf. Trævarer m. m. Med Undtagelse af 10 Ladninger Stenkul, som indførtes til Wismar, bleve de øvrige fremmede Produkter lossede i Rostock.

Med Hensyn til de to vigtigste norske Produkter, Sild og Tran, saa varierede Prisen paa dem efter Varens Beskaffenhed. Prisen paa Sild varierede mellem 25, 30 og 35 R $\frac{1}{2}$ pr. Tønde og paa Tran noget over eller under 72 R $\frac{1}{2}$ pr. fortoldet Tønde.

Værdien af den i Aaret 1873 indførte Sild og Brisling kan beregnes til 556,840 R $\frac{1}{2}$ og af Tran til 36,677 R $\frac{1}{2}$, tilsammen 593,510 R $\frac{1}{2}$.

I Aaret 1872 indførtes fra Norge til Rostock (til Wismar var der som sædvanlig ingen Import) 23,515 Tdr. Sild til en Værdi af 810,700 R $\frac{1}{2}$ og 1,075 $\frac{1}{2}$ Tdr. Tran til en Værdi af ca. 51,600 R $\frac{1}{2}$.

Udførselen fra Rostock til Norge i Aaret 1873 bestod af 250 Tdr. Erter til en omtrentlig Værdi af 6,500 R $\frac{1}{2}$.

Consulatberetninger for 1873. Rostock. Lübeck. Kiel.

I 1872 bestod Udførselen af diverse Kornvarer og Mel til en Værdi af ca. 44,200 R $\mathcal{M}$.

Hovedimportartiklerne fra Sverige i Aaret 1873 vare Trævarer og Kalk, og indførtes der 149,640 Kubf. Bjælker og 490,664 Kubf. Planker og Brædder samt 68,557 Kubf. ulæsket Kalk. Svensk Jern finder her liden Afsætning, og indførtes der i 1873 kun 1,493 Center diverse Sorter smedet, valset og manufakturert Jern.

Værdien af den svenske Import med svenske Fartøier i 1873 kan tilnærmelsesvis beregnes 816,287 R $\mathcal{M}$, hvoraf 428,187 falder paa Rostock.

Desuden indførtes med fremmede Fartøier Trævarer og Jern til en Værdi af 25,280 R $\mathcal{M}$.

Værdien af hele den svenske Vareimport til Distriktet i Aaret 1873 kan altsaa beregnes til tilnærmelsesvis 841,567 R $\mathcal{M}$, medens den i 1872 gik op til 1,122,994 R $\mathcal{M}$, altsaa i Aaret 1873 en Tilbagegang af 281,423 R $\mathcal{M}$.

De i Sverige saa høit opdrevene Priser paa alle Slags Trævarer, ligesom paa alle Sorter Jern, indvirker naturligvis særdeles betydelig paa deres Afsætning her i Landet, og da hertil kommer, at Jern af ordinære Dimensioner er belagt med en Told af 17½ til 30 sgr., saa følger heraf, at forinden disse Forhold aldeles forandres, vil det svenske Jern ikke kunne paaregne nogen større Afsætning her.

Nogen Export herfra til Sverige i Aaret 1873 har ikke fundet Sted, noget der i Almindelighed ogsaa sjelden indtræffer.

Lübeck.

Lübecks Havn besøgte i 1873 af 21 norske Fartøier, dr. 2,017 C.-L., af hvilke 2 ankom fra Norge og de øvrige fra Udlandet, alle med Ladning. I Ballast afgik herfra 19 norske Fartøier, hvoraf 4 til Norge og 15 til Udlandet; med Ladning afgik 1 til Norge og 1 til Udlandet.

I 1872 ankom 32 norske Fartøier, dr. 1,804 C.-L.

Den 1ste Januar 1873 bestod Forraadet af norsk Fedsild af ca. 1,500 Tdr.; i Aarets Løb indførtes direkte og indirekte omkring 6,500 Tdr., deraf fra Norge med norske Fartøier ca. 1,000. Den nye Sommerfangst, hvorpaa man her længe havde ventet, begyndte først at ankomme i August og betaltes K. K. & K. med den usædvanlig høie Pris af 13 à 13½ Thlr. I Slutningen af August gik denne Sort paa Grund af forøget Tilførsel ned i 12½ Thlr. og senhøstes lige i 11 & 10, hvortil alle Partier, der vare af god Kvalitet, afhændedes, medens de af underordnet bleve usolgte.

Fragtførtjenesten for norske Fartøier har i det forløbne Aar været ganske betydelig, isærdeleshed for dem, der ere ankomne hertil fra Udlandet, og har Tilførselen af Petroleum fra Amerika været meget lønnende. Af de 19 fra Udlandet hertil ankomne norske Fartøier have 7 indført 15,476 Fade Petroleum, som har indbragt en Bruttofragt af 111,847 $\mathcal{R}$ Kurant. Da forrige Aars Indførsel af Petroleum til Lübeck udgjorde 20,165 Fade, er saaledes $\frac{3}{4}$ deraf bleven indført i norske Fartøier.

Siden 1ste Juli f. A. ere alle hertil ankomne Fartøier (med Undtagelse af de derfra befriede Nationers), som ikke have med-

ført tysk Maalebrev, overensstemmende med tysk Skibsmaalingslov af 5te Juli 1872 blevne maalte. Af norske Fartøier ere saaledes 10 her blevne maalte.

Lübecks Handelsrørelse er i de senere Aar tiltaget betydelig, især i det forløbne Aar, da Ind- og Udførselen har været saa stor, at man i Mands Minde ikke kan erindre sig noget saadant. Klager over utilstrækkelig Plads ved Havnen, Mangel paa Steder, hvor Fartøierne kunne lægge til, og over for faa Jernbanevogne vare almindelige, uagtet Vedkommende gjorde og vedblive at gjøre alt for at afhjælpe Manglerne.

Kiel.

Til Distriktet ankom i 1873 104 norske Fartøier, dr. 5,677 C.-L. og 508 svenske, dr. 14,218 N.-L.

I de nærmest foregaaende Aar ankom af norske Fartøier:

1872:	125,	dr.	6,856½	C.-L.
1871:	68,	-	3,690	—
1870:	47,	-	2,295½	—
1869:	51,	-	2,258	—

og af svenske Fartøier:-

1872:	547	dr.	14,772	N.-L.
1871:	475	-	13,285	—
1870:	330	-	8,820	—
1869:	462	-	13,037½	—

Den af til Distriktet ankomne norske Fartøier optjente Bruttofragt udgjorde 56,815 Spd. og for de svenske 675,275 Rdr. Rmt.

Den fornemste Importartikel fra de forenede Riger har som sædvanlig været Trævarer, desforuden er der indført et ubetydeligt Kvantum Jern fra Sverige, samt 8 Ladninger huggen Granit fra Sverige og 8 do. fra Norge. Af den sidstnævnte Artikel vil der tiltrænges betydelige Kvantiteter til de herværende Havnearbejder.

Exporten fra Distriktets Havne til de forenede Riger har i Aarets Løb været ubetydelig og bestod kun af nogle mindre Ladninger Mursten.

Fragterne fra Norbotten vare for Bjælker og Spærrer 8 til 8½ Rd. Rmt. pr. 31½ Kubikfod samt for Bord 7½—8 med 5 pCt.

Fragterne for Bord fra norlandske Havne var 6½ til 6½ Rd. Rmt. med 5 pCt. Kaplaken.

Priserne for Spærrer fra Norbotten have været 35 Øre for 4, 5 og 6 Toms, 40 Øre for 7 Toms, 50 Øre for 8 og 8½ Toms, samt for Bjælker 70 Øre pr. Kubikfod. For Bord 1 × 9 Toms betaltes 1ste Sort med 8 Rdr., 2den Sort med 7 Rdr., 3die Sort med 6 Rdr. og 4de Sort med 4 Rdr. pr. 168 løbende engelsk Fod. 6 à 12 Toms Kalmars Bord solgtes til 20 à 21 R $\mathcal{M}$ pr. Tylvt og andre Dimensioner i Forhold.

Trævarer fra Gottland blev ved Aarets Begyndelse solgt til nye Cirkulærpriser, senere med 5 pCt. Rabat og ved Søfartens Slutning med 10 pCt. Rabat paa Bjælker og Spærrer, samt 5 pCt. Rabat paa Bord.

Uagtet de særdeles høie Priser har dog Importen af alle Slags Trævarer i Aarets Løb været omtrent den samme som under sædvanlige Forholde, men da Beholdningerne overalt ere store

Consulatberetninger for 1873. Kiel. Hamburg.

og de høje Priser holde Kjøberne borte, vil sandsynligvis Importen i 1874 aftage betydeligt.

Af industrielle Anlæg her paa Pladsen indtager det nordtyske Skibsværft den første Plads. Flere særdeles solide Fartøier af ypperlig Beskaffenhed er i Aarets Løb udgaaede derfra, bestilte af Rederier i Hamburg og København.

Kornhøsten kan i Almindelighed siges at have været god, omendskjønt et vedholdende Regnveir, der indtraf under Indhøstningen, ikke alene besværliggjorde Indbjergningen, men ogsaa havde til Følge, at en stor Del af Høsten bragtes under Tag i beskadiget Tilstand. Priserne have udover Høsten holdt sig høje, uagtet der ikke har været nogen videre Spekulationslyst.

Hamburg.

Distriktets Havne besøgte i Aaret 1873 af 130 norske Seilfartøier med en samlet Drægtighed af 15,439 C.-L. og 24 norske Dampskibe, der gjorde 99 Reiser og hvis Drægtighed, beregnet for hver enkelt Reise, udgjorde tilsammen 18,220½ C.-L. Sammenlignet med 1872, da der ankom 198 norske Seilfartøier dr. 21,318 C.-L., har saaledes den norske Seilfart paa Distriktet aftaget. Inden Distriktet er for norsk Regning indkjøbt 20 Fartøier, dr. 3,992 C.-L.

Den svenske Skibsfart paa Distriktet har i det forløbne Aar været af mindre Omfang end i 1872; der ankom nemlig 33 Seilfartøier, dr. 3,367 N.-L. mod 75 dr. 6,256 N.-L. i 1872. Desuden have 7 svenske Dampskibe i Aarets Løb gjort tilsammen 71 Reiser mellem Sverige og Hamburg.

For de forenede Rigers Skibsredere maa det forløbne Aar betragtes som gunstigt, da Fragterne isærdeleshed ud paa Høsten vare meget høje. Fragtfarten har fornemmelig været lønnende for de talrige norske Fartøier, som ankom hertil fra Amerika med Petroleumsladninger.

De norske Produkter vare i det forløbne Aar i Lighed med de fleste andre Varer underkastede betydelige Prisfluktuationer, men alligevel tør vel Forretningernes Resultat have været nogenlunde tilfredsstillende. Af norsk Sild, hvorefter der i 1873 indførtes 49,960 Tdr. mod 43,600 i 1872, opnaaede de første Partier, der ankom hertil, ualmindelig høje Priser, da alle Beholdninger af gammel Vare i Vinterens Løb vare blevne oprømmede. Saa umotiveret denne ualmindelige Prisstigning muligens var, lige umotiveret var den Nedgang i Priserne, som derefter indtraadte, thi den lader sig hverken forklare ved en altfor stærk Indførsel eller ved et rigeligt Sildefiske. Følgen heraf var, at det herværende Marked under den bedste Consumptionstid var slet assorteret, og først da Priserne senere steg, blev Tilførselen rigeligere, men da den ankom efter den egentlige Afsætningstid, maatte den tildels magasineres, medens de Partier, der bleve afsatte, opnaaede høje Priser.

Tran var i det forløbne Aar underkastet mangfoldige Prisfluktuationer. Den stigende Tendens, som det herværende Marked udviste i Slutningen af 1872, holdt sig lige til Mai Maanedes Udgang, og steg Prisen successivt med R $\frac{1}{2}$ 5½ pr. Td. for brun og med R $\frac{1}{2}$ 7½ pr. Td. for blank Vare. I Mai Maaned begyndte imidlertid de norske Dampskibe at hidføre betydelige

Partier af denne Vare, og da man samtidig fik Efterretninger fra Norge om et godt Torskefiske og en meget heldig Sælhundsfangst, begyndte Priserne efterhaanden at falde indtil Slutningen af August Maaned, da Priserne paa brun og blank Tran stillede sig cirka 11 til 12 R $\frac{1}{2}$ billigere pr. Td. end under de første Maaneder af Aaret. Imod Aarets Slutning tiltog atter Efterspørgselen, især efter brun Vare, og som Følge heraf steg Priserne igjen. Importen af Tran opgik i Aaret 1873 til 64,000 Tdr. imod 69,000 i 1872.

For Metaller raadede i Begyndelsen af Aaret en gunstig Mening, hvilken dog senere efter den udbrudte Børskrise væsentlig forandredes. Jern, som i den første Del af Aaret betingede ganske høje Priser, antog efterhaanden en vigende Tendens. Enestaaende var Forholdet med Kobber, som solgtes under den største Del af Aaret under en lidet livlig Efterspørgsel.

For Tysklands Handel og Industri var det forløbne Aar ingenlunde gunstigt. Det begyndte vistnok under lovende Auspicier og herskede der en meget livlig Forretningsvirksomhed under dets første Halvdel, men den voldsomme Handelskrise, som udbrød i Mai Maaned i Wien og derfra efterhaanden spredte sig til de andre tyske Børspladse, svækkede dog den saalænge opretholdt Tillid, og der indtraadte en Reaktion, som ytrede sig i en aftagende Livlighed i alle Forretningsgrene; en roligere Stemning syntes dog efterhaanden at skulle gjøre sig gjældende, da desværre den amerikanske Krisis indtraf og paany lammede al Foretagsomhed. Hamburg har naturligvis ikke kunnet unddrage sig saa ngunstige Tidsomstændigheders Indflydelse, hvorfor der især i den sidste Halvdel af det forløbne Aar herskede en vis Tilbageholdenhed i Forretningerne. Den egentlige Varehandel rammedes dog mindre haardt af de ovenfor nævnte Kriser, eftersom der hverken herskede nogen Overspekulation eller nogen kunstig Prisstigning; blot gennem de i Almindelighed svækkede Kreditforholde blev dens Virksomhed i nogen Grad hæmmet og besværliggjort.

Skibsfarten paa herværende Havn har derfor i det forløbne Aar ikke været af den samme Udstrækning som i 1872; der ankom nemlig 5,263 Fartøier dr. tilsammen 1,887,600 Reg.-Tons mod i 1872 5,913 dr. 2,080,912 Reg.-Tons, altsaa en Formindskelse af 650 Fartøier og 193,312 Reg.-Tons.

Hamburgs Handelsflaade udgjorde ved Aarets Udgang 411 Fartøier af 204,671 Reg.-Tons Drægtighed. Udvandringen over Hamburg i det forløbne Aar viser, sammenlignet med 1872, en Formindskelse af 5,162 Personer. I 1873 befordredes nemlig herfra til transatlantiske Havne 68,849 Personer mod 74,011 i 1872.

Pengemarkedet var sidste Aar knappere end under det foregaaende og led under de ugunstige finansielle Tilstande i Østerrig og de forenede Stater. Discontoen, som under de første 4 Maaneder varierede imellem 3 a 4½ pCt., steg i Mai til 6 a 6½ pCt., faldt derpaa efterhaanden til 4½ a 5½ pCt. og stod i December i 4 a 5 pCt. Denne høje Disconto gjorde det muligt for 2 af de herværende ældre Privatbanker, uagtet de besværlige Børsforhold, at uddele hver næsten 11 pCt. for Aaret 1873; medens visse flere af de nydannede Actiebolag ikke formaaede at give noget Udbytte, og andre afsluttede sine Balancer med store Tab, eller helt eller halvt indstillede sin Virksomhed.

At Fondsbørsen under det forløbne Aars kritiske Foreteelser

Consulatberetninger for 1873. Hamburg. Bremen.

ikke kunde opnaa særdeles gunstige Resultater, var øiensynligt, idet stærke Kursfald i den største Del af Aaret hørte til Dagens Orden; og med den Mistillid, som nu almindelig griber om sig, synes bedre Forhold ikke at være at vente i den nærmeste Fremtid.

Blandt de Reformer i Toldlovgivningen, som forekom i det forløbne Aar, er den af den tyske Regjering antagne Regjeringsproposition om Afskaffelse inden den tyske Toldforening af al Told paa ubearbejdet Jern og paa visse Sorter bearbejdet Jern af størst Interesse for de forenede Riger; desværre er den af Regjeringen foreslaaede Termin for Lovens Ikrafttræden bleven betydelig forlænget af Rigsdagen. Adskillige andre Spørgsmaal af stor Betydning, nemlig nye Lovbestemmelser betræffende Danelse af Actieselskaber, Jernveistrafiken og Emission af Bankoscedler, lydende paa den nye tyske Rigsvaluta, sysselsætte for Nærværende det tyske Riges lovgivende Forsamling, men have endnu ikke fundet sin Løsning.

De Forhaabninger, man i Begyndelsen af Aaret gjorde sig om en rig Høst i Tyskland og Østerrige, ere ikke gaaede i Opfyldelse. Paa den usædvanlige milde Vinter fra 1872 til 1873 fulgte en yppig Vegetation, men hvis endelige Resultat kun var en tarvelig Høst. Under disse Forholde var det naturligvis ikke Udsigt til nogen Kornexport af væsentlig Betydning, og en saadan har i Virkeligheden heller ikke fundet Sted; tvertimod er der i hele det forløbne Aar blevet exporteret ikke ubetydelige Ladninger af forskellige Kornsorter til Tyskland og Schweiz fra Amerika, det sorte Hav, Spanien og England. Priserne bave som Følge heraf naturligvis været høje.

Bremen.

Bremens Handel og Skibsfart har i 1873 vist en forstsat Stigning, og det er glædeligt at kunne konstatere, at de forenede Rigers Andel heri fremdeles er i stadig Tiltagen, idet Værdien af Omsætningen med Norge og Sverige udgjorde:

i 1873	. . .	3,017,760 Spd.
mod 1872	. . .	2,339,176 —
1871	. . .	1,988,319 —
1870	. . .	1,522,771 —
1869	. . .	1,627,608 —

Antallet af de paa Weseren ankomne norske Fartøier, der bleve indklarerede i Bremen, udgjorde:

i 1873	. . .	99 dr. 14,768 C.-L.
mod 1872	. . .	45 - 5,863 —
1871	. . .	64 - 9,317 —
1870	. . .	39 - 5,331 —
1869	. . .	55 - 6,073 —

og kom af disse 99 norske Fartøier 17 dr. 1,625 C.-L. direkte fra Norge med Ladning, de øvrige fra fremmede Havne.

Fra Norge ankom til Distriktet i det hele 17 norske, 4 svenske, 227 tyske, hvoraf 3 hjemmehørende i Bremen, 18 hollandske, 2 engelske, tilsammen

i 1873	268 Fartøier dr. 12,159 C.-L.
mod 1872	235 — - 10,264 —
1871	202 — - 8,206 —

1870 126 Fartøier dr. 4,784 C.-L.

1869 213 — - 7,675 —

Værdien af de hermed indklarerede Ladninger udgjorde

i 1873	. . .	508,994 Spd.
mod 1872	. . .	369,840 —
1871	. . .	269,330 —
1870	. . .	165,475 —
1869	. . .	254,393 —

Fra Weseren afgik til Norge 36 norske, 4 svenske, 20 tyske, hvoraf 2 hjemmehørende i Bremen, 20 hollandske og engelsk, tilsammen

i 1873	266 Fartøier dr. 13,028 C.-L.
mod 1872	236 — - 10,227 —
1871	196 — - 9,690 —
1870	131 — - 5,934 —
1869	218 — - 10,195 —

Værdien af de hermed udskibede Ladninger udgjorde

i 1873	. . .	1,013,204 Spd.
mod 1872	. . .	701,779 —
1871	. . .	611,228 —
1870	. . .	603,239 —
1869	. . .	503,021 —

Saa vel Indførselen fra som Udførselen til Norge viser saaledes betydelig Stigning.

De vigtigste Artikler af Indførselen fra Norge vare:

Øl		46,764 Litres R $\mathcal{M}$	32,772
Sild		172 Tdr.	5,234
Tørfisk		50,865 Ko.	21,775
Is		42,182 Ctr.	33,056
Rujern		21,982 Ko.	2,572
Svovlkis		464,150 "	16,245
Skind, raa		12,795 "	5,984
Træløst, rund		5,181 Cbm.	197,760
Bord og Planker		2,475,718 "	1,732,649
Battens		3,216 Skok.	9,131
Tjære af Træ		163 Tdr.	5,205
Tran		2,859 "	194,351
Masskinner og Dele dertil		10,375 Ko.	8,620

Hovedartiklerne af Udførselen til Norge bestode af:

Flesk		1,195,084 Ko. R $\mathcal{M}$	995,382
Fedt		31,407 "	28,686
Sukker, raffineret		40,002 "	31,673
Sirup		370,810 "	70,284
Rum		9,951 "	10,477
Tobak, vestindisk		4,970 "	7,948
— Brasil		9,534 "	16,420
— Varinas		7,623 "	8,831
— Columbia		1,808 "	4,976
— Kentucky		1,025,925 "	1,272,508
— Maryland		11,076 "	13,552
— Ohio		20,039 "	23,929
— Seedleaf		10,447 "	18,203
— Virginia		829,569 "	1,087,941
— ungarsk		3,138 "	4,437
— tyrkisk		10,049 "	9,429
Cigarer		464 Mille	20,573

Consulatberetninger for 1873. Bremen. Amsterdam.

Ris	945,056 Ko.	R $\mathcal{M}$	263,777
Glaubersalt . . .	45,455 "	-	9,545
Cassia lignea . . .	4,384 "	-	5,959
Harpix	128,903 "	-	20,624
Ege- & Bøgetræ etc.	148 Cbm.	-	13,650
Petroleum	1,401,526 Ko.	-	483,970
Terpentinolie . . .	9,600 "	-	7,501
Jerntraad	8,336 "	-	6,002
Vaaben	9,601 "	-	14,400
Andre Jernvarer . .	33,068 "	-	51,612
Skifertavler & Grifler	13,774 "	-	5,510

For norsk Regning indkøbtes i 1873 hersteds 6 Fartøier dr. 936 C.-L. og 925 R.-T. for 489,975 R $\mathcal{M}$.

Til Brake ankom i 1873 med Ladning 8 norske Fartøier dr. 671½ C.-L. fra Norge og 9 dr. 1,069½ C.-L. fra Udlandet; af disse afgik til Norge med Ladning 1 dr. 17 C.-L. og i Ballast 10 dr. 1,017½ C.-L., samt 5 dr. 600 C.-L. i Ballast til Udlandet, medens 1 Fartøi dr. 46½ C.-L. blev solgt der for 4,860 R $\mathcal{M}$.

Til Emden ankom siden September Maaned 1873 med Ladning 5 norske Fartøier dr. 385½ C.-L. fra Norge og 2 dr. 149 C.-L. fra Udlandet; samtlige afgik igjen til Norge i Ballast.

Til Leer ankom samtidig med Ladning 2 norske Fartøier dr. 130½ C.-L. fra Norge og 2 dr. 234 C.-L. fra Udlandet; samtlige afgik igjen i Ballast, 3 dr. 274½ C.-L. til Norge og 1 dr. 90 C.-L. til Udlandet.

Til Norden ankom i samme Tidsrum intet norsk Fartøi, hvorimod til Papenburg ankom 4 dr. 267½ C.-L. med Ladning fra Udlandet, hvilke samtlige afgik igjen i Ballast til Norge.

Antallet af de i 1873 til Bremen ankomne svenske Fartøier udgjorde 39 dr. 5,869 N.-L. mod i 1872 37 dr. 4,583 N.-L.

Værdien af den samlede Indførsel fra Sverige udgjorde 264,480 Spd. mod i 1872 170,909 Spd. og af den samlede Udførsel til Sverige 1,231,082 Spd. mod i 1872 1,096,648 Spd.

Bremens Indførsel beløb sig i 1873 til 530,663,724 R $\mathcal{M}$. og Udførselen til 501,713,799 -

altsaa den samlede Handelsomsætning til . . . 1,032,377,523 R $\mathcal{M}$. mod i 1872 967,365,408 -

Antallet af ankomne Fartøier udgjorde 3,465 dr. 652,672 R.-L. mod i 1872 3,638 - 567,764 -

Udvandringen over Bremen indbefattede

i 1873 63,378 Personer i 208 Skibe

mod 1872 80,345 — i 208 —

For Seilskibsrederierne har det forløbne Aar været meget gunstigt, da der var en god Høst og stor Produktion i de forskjellige oversøiske Lande, og der som Følge heraf har været et stadigt Begjær efter Skibe for at befordre Produkterne til Consumtionslandene. For Dampskibene har derimod de høie Stenkulspriser formindsket Udbyttet.

Dampskibsselskabet Neptun, som i det forløbne Aar har underholdt en regelmæssig Forbindelse mellem Bremen og de fornemste Steder i de skandinaviske Lande og ved Østersøen, har tilsyneladende arbeidet med Held, og har forøget Antallet af sine Fartøier i europæisk Fart. Denne regelmæssige Dampskibsforbindelse med de forenede Riger har vistnok været den væsentligste Aarsag til deres forøgede Omsætning med Bremen.

Amsterdam.

Norges Skibsfart paa Holland var i 1873 noget mindre end i det foregaaende Aar; der ankom:

til Hovedstationen

fra Norge	136 Fartøier,	dr. 16,344½ C.-L.
- udenrigske Steder . . .	140 —	- 19,531½ -

tilsammen 276 Fartøier, dr. 35,876 C.-L.

Til Vice-Consuls-Stationerne

fra Norge	151 Fartøier,	dr. 17,892½ C.-L.
- udenrigste Steder . . .	343 —	- 50,086½ -

tilsammen 494 Fartøier, dr. 67,979 C.-L.

I de sidste fem Aar ankom:

1873	774 Fartøier,	dr. 104,307 C.-L.
------	---------------	-------------------

1872	786 —	- 107,827½ -
------	-------	--------------

1871	758 —	- 102,431 -
------	-------	-------------

1870	619 —	- 84,153½ -
------	-------	-------------

1869	738 —	- 99,815½ -
------	-------	-------------

Den optjente Bruttofragt beløb sig i 1873 til fl. 4,329,027 88 ct.

Aaret 1873 var ligesom det foregaaende et gyldent Aar for Norges Skibsfart og Handel paa Holland. Fragtfarten var meget lønnende i Østersøen, Nordsøen og den transatlantiske Fart, og vore Rederier have al Grund til at være tilfredse, saameget mere som det lader til, at det nye Aar vil begynde med de Fragter, hvormed det henrundne endte, og trods den Stagnation, Pengekrisen fremkaldte i Handelen, særlig i de amerikanske Havne, ere Udsigterne for en lønnende Fragtfart dog meget gode, og istedetfor at Seilskibene skulde gaa af Brug, som forudsagdes for 2 a 3 Aar siden, ere de nu mere søgte end nogensinde tilforn, og kommer her et Skib tilsalgs, er der ti Liebhabere, som strax anmelde sig som Kjøbere, til Priser, som man for et Par Aar siden ansaa umulige.

12 Skibe, tilsammen 3,251 C.-L., indkøbtes her i Landet for norsk Regning.

Det norske Dampskib „Christiania“ underholdt en regelmæssig Fart imellem Amsterdam og Christiania.

Handelen paa Holland var meget indbringende; Trælasten, vort Hokedprodukt paa det hollandske Marked, betaltes godt, og var den direkte Tilførsel til Holland end mindre end tilforn, saa naaede Udførselen fra Norge af Trælast til Tydskland via Amsterdam, Rotterdam og Dordrecht iaar en hidtil ukjendt Høide. Mere end hundrede Ladninger gik Rhinen op, og dette er en lydelig talende Advarsel mod at hugge ud vore Skove, medens det til samme Tid er interessant at bemærke, at Rhinegnene, som for 20 Aar siden var Norges værste Konkurrent paa det hollandske Trælastmarked, nu er bleven en stor Konsument.

Priserne for Trælasten have i Aarets Løb stadigen gaaet opad, og synes endnu at have stigende Tendents. De Kjøbere, som troede, at en Tilbagegang i Priserne var at vente, have senere maattet finde sig i at indvilge Sælgernes Forlangender, og saalænge man ei overdriver Produktionen, er der neppe nogen Tilbagegang i Trælastpriserne af nogen Betydning at vente.

I Finland, hvor man i de sidste Aar leverede Hollænderne

Consulatberetninger for 1873. Amsterdam.

Bjelker saameget billigere end fra Norge, har man nu ogsaa forhøiet Priserne betydelig, saa Differencen stadig aftager.

Af Nordlands Produkter, Fisk og Tran, var Tilførselen liden.

For Handelen her i Landet i Almindelighed var 1873 et ugunstigt Aar. Vel var Krisen mindre her end i Wien og Newyork, men alligevel ere store Kapitaler tabte i spanske, men særlig i den Syndflod af amerikanske Jernbane-Aktier og Obligationer, som i de sidste Aar have oversvømmet Pengemarkedet her, og det henrundne Aar vil efterlade mangt et sørgeligt Minde. Spekulationsraseriet og Mani efter at blive rig uden at arbeide, eller at faa en overdreven høi Rente af den sammensparede Kapital, fik en haard Lektion. Om man har lært noget af Krisen, og vil tage dyrekjøbt Erfaring til Indtægt, vil Fremtiden vise.

Lykkelig undgik de forenede Riger den Papir-Svindet, som har hersket paa de store europæiske Pengemarkeder de sidste Aar.

Det for et Par Aar tilbage her opkomne Bomuldsmarked led i det henrundne Aar store Tab, og synes endnu ikke at have faaet fast Grund.

De hollandske koloniale Varer, som særlig fortjene Nordens Opmærksomhed, er Caffé, Sukker og Tobak. Som bekjendt er Holland Verdens største Caffé-Marked, der handles næsten udelukkende med Java-Caffé, en Vare, som i 1873 har spillet en stor Rolle, og er steget til en Høide, som den nulevende Generation ei har kjendt. Caffépriserne stege fra 50 til 70 Cent pr. Ø, og Stigningen havde sin gode Grund deri, at Forraadet overalt udtømtes hurtigere end Tilførselen atter fyldte det, saaat de Konsumenter, som i Troen paa, at Priserne skulde dale igjen, solgte og udtømte sin sidste Sæk, inden de vilde søge Markedet, just vare de, som senere foraarsagede Stigningen.

Der er liden Udsigt, til at Cafféprisen vil komme ned igjen i den nærmeste Fremtid, da de Kalkuler, man opstiller, give et mindre Forraad 1ste Januar 1875, end 1ste Januar 1874, det er saaledes meget sandsynligt, at Priserne vil vedblive at stige i Løbet af det nye Aar.

Med Sukkerpriserne gik det den modsatte Vei. Sukker var en forladt Spekulationsartikel i dette Aar, fornemmelig fordi næsten alle Colonier havde en stor Sukkerhøst, særlig Cuba, og Sukkerproduktionen af Rødbeder og Runkelroer var i 1872—73 over 500 Milioner Pund større end i 1871—72. Hertil kom, at meget Sukker, som ellers sendtes fra de vestindiske Colonier til Amerika, blev sendt til Europa, fordi det amerikanske Marked konsumerede saameget mindre, paa Grund af den finansielle Krise, der virkede saa lammende paa al Handel, Industri og Velfærd blandt den arbejdende Klasse. Derved ophobedes Sukkerforraadet mere og mere i europæiske Havne, særlig i England, hvortil ogsaa kommer, at en stor Del af Forraadet er inkurante ordinære brune Sorter, som ere lidet skikkede for Raffinaderierne og næsten ubrugelige for direkte Konsumtion. Opmærksomheden fortjener den stedse stigende Prisforskjel imellem de tørre krystalliserede Sukkere og de mere ordinære Sorter, som selv til en uforholdsmæssig lav Pris blive vanskeligere og vanskeligere at sælge.

Sverige, Belgien, England og Danmark konsumerede stadig de bedre Sorter Java-Sukker No. 12, 14 og de blankere No., og den regelmæssige Udførsel til disse Lande holdt Priserne en Smule oppe.

Hollands Sukkerproduktion af Rødbeder og Runkelroer var i 1873—74 22 Millioner Kilogram, i 1869—70 kun 11 Millioner.

Java-Tobak var ogsaa dette Aar en vigtig Handelsartikel. Tilførselen var større end tilforn, men Søgningen efter denne Vare var endnu større, saa Priserne ei alene holdt sig, men stege for de bedre Sorter. Efterretningerne fra Java om Tobakshøsten lyde ugunstige, der er derfor ingen Reduktion i Priserne at vente i det nye Aar.

Af Vigtighed for Skibsfarten er den nye Havn i Vlissingen, som aabnedes dette Efteraar. Denne udmærkede Havn, der er forbunden med de tyske og belgiske Jernbaner ved den nye Statsjernbane, er alle Tider fri for Is, og Skibe, bestemte til eller kommende fra Antwerpen, kan der altid finde et sikkert Tilflugtssted, istedetfor at blive liggende paa Vlissingens Red, som om Vinteren med stormende Veir er meget farlig.

Havnepengene ere fastsatte som følger:

for et Skib indtil 200 Tons	5 Cent pr. Ton.
— 200 a 300 „	6½ - - —
— 300 a 500 „	7½ - - —
— 500 a 700 „	8½ - - —
— 700 og derover	10 - - —

Gjennemgravningen af „Holland op zyn smalst“, Amsterdams nye Vandvei, fortsættes. En Del af Yets Bund er allerede besaaet, og nogle Hundrede Bunder, som solgtes dette Efteraar, udbragte fl. 2,160, pr. Bunder = 10,000 □ Metres.

Den nye Vandvei til Rotterdam, gennem Hoek van Holland, kan nu benyttes af grundgaende Seil- og Dampskibe.

Man venter med Længsel her i Landet paa en Lov om Myntstandardens Forandring til Guld. Forbudet for Private at lade slaa Sølvmynt, en Forretning, som gav stor Fortjeneste, udløb 1ste November, men blev forlænget for et halvt Aar, og inden den Tid vil General-Staterne have behandlet Myntstandardspørgsmaalet.

Sundhedstilstanden var ei ugunstig; omendskjønt Kolera herskede paa forskjellige Steder i Landet, havde den dog ingen epidemisk Karakter, men syntes at have sin Grund i Brugen af det yderst slette Drikkevand, som benyttes overalt, undtagen Amsterdam og Nieuwediep, hvor man har fortræffeligt Vand, der fra Sanddynerne ledes ind i Byen. I Amsterdam forekom da heller intet Koleratilfælde, omendskjønt Sygdommen herskede i de rundt-omliggende Byer.

Lungesygen blandt Hornkvæg og Droses blandt Heste hersker fremdeles.

Statens Jernbanenet er nu snart spredt over hele Landet, og fuldføres af de aarlige Statsindtægter; til samme Tid amortiseres den store Statsgjæld stadig, og den Extraudgift, Krigen med Atchin foraarsager, antages at ville blive opveiet af den overordentlige Indtægt, Cafféauktionerne ville bringe Statskassen.

Den nye Toldtarif for nederlandsk Ost-Indien, som stiller Tolden af nederlandske og fremmede Varer lige, træder i Kraft 1ste Januar 1874.

Sveriges Skibfart paa Holland tiltager stadig, der ankom:

til General-Consulatdistriktet	
i 1873	87 Fartøier, dr. 8,106 N.-L.
1872	71 — - 6,864 -
1871	88 — - 5,642 -
1870	66 — - 5,165 -
1869	65 — - 5,210 -

Consulatberetninger for 1873. Amsterdam. Antwerpen.

Den optjente Bruttofragt beløb sig i 1873 til fl. 609,276 9 Cent.

4 Skibe tilsammen ca. 700 N.-L. indkøbtes her i Landet for svensk Regning dette Aar.

Det nederlandske Handel-Maatschappys Tarif, hvorefter Fragten fra Ost-Indien beregnes efter udlossende Læst, er som følger:

Arac	3 Leggers pr. Læst.	
Cochenille	1,500 Ko.	—
Cassia verra	950	—
Cassia lignea	950	—
Ibenholt	2,000	—
Muscatblomme	1,200	—
Gummi Benzoin	1,750	—
— Copal	1,500	—
— Damar	1,550	—
— Elastik	1,400	—
Gutta Percha	1,400	—
Hamp	900	—
Huder, løse	1,200	—
Indigo	1,300	—
Kamferi enkelt eller dobbel Foustage	1,106	—
Kanel	950	—
Kurkema	1,500	—
✓ Kaffe i Sække	1,800	—
— i Foustager	1,550	—
— Legi Sække (tør)	1,600	—
Krydder-Nelliker	1,000	—
Muscat-Nødder	1,500	—
Perlemoder	2,000	—
Peber	1,500	—
Ris	2,000	—
Sago	1,500	—
Skildpadde	1,000	—
Sukker i Kranjangs og Canassers	2,000	—
Tobak	800	—
The	930	—
Tin	2,000	—
Lin	900	—
Vox	2,000	—
Uld	650	—

Maal og Vægt i de nederl.-ostindiske Kolonier:

1 Ton veier 16,47 Picols.

1 Picol = 100 Katties = $61\frac{52}{100}$ Ko., = 136 $\frac{1}{2}$ Engelsk,
= 144 $\frac{1}{2}$ Svensk.

1 Koyang = 27 Picols paa Batavia,
= 28 — — Samarang,
= 30 — — Sourabaya.

1 Legger Arak = 388 bataviske Kanner,
= 133 engelske Gallons,
= 588 franske Litres.

1 Corge er 20 Stykker.

1 Alen = 27 engelske Tommer.

Toldsatserne paa de vigtigste svenske og norske Export-Artikler i Nederlandene ere:

Kornvarer fl. 1 50 Ct. pr. Læst (21 $\frac{1}{2}$ Tønde).

Træløst, uskaaren Last, 1 pCt. af Værdien eller 25 Cent pr. Ton.

— skaaren - 3 — — - 75 —

— høvlet - 5 pCt.

Jern frit.

Kobber, Kager & Stænger frit.

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

Tjære og Beg frit.

Sild og Fisk frit.

Tran frit.

Is frit.

Antwerpen.

Af norske Fartøier ankom i 1873 til:

Antwerpen 362 Fartøier dr. 56,715 C.-L.

Ostende 68 — - 6,772 -

Gent 90 — - 10,348 $\frac{1}{2}$ -

Løwen 57 — - 3,326 -

Nieuport 17 — - 1,443 $\frac{1}{2}$ -

594 Fartøier dr. 78,605 C.-L.

mod i 1872 529 — - 65,612 -

For norsk Regning indkøbtes 11 Fartøier dr. ca. 2,694 C.-L.

Af svenske Fartøier ankom til Distriktet:

i 1873 128 dr. 20,880 sv. N.-L.

mod i 1872 131 - 19,578 - "

De af de forenede Rigers Skibe i Fart paa Distriktets Havne i det forløbne Aar optjente Fragtbeløb udgjorde Frs. 9,271,245, heraf faldt paa de norske Fartøier Frs. 7,263,587 og paa de svenske Frs. 2,007,658.

Fra Løwen meldes, at de forenede Rigers, især Norges, Skibsfart i det forløbne Aar har været livlig, og at Udsigterne for Træløst i 1874 ville være lovende, da alle Beholdninger af Bygningsmaterialier ere oprømmede. Vor Skibsfart paa Ostende og Gent har derimod været mindre animeret, hvad der efter Beretningerne derfra væsentlig maa tilskrives de Hindringer, hvorved Transitførselen over Frankrig var forbunden indtil Høstmaanederne, og da hæmmede igjen den sildige Aarstid i Forbindelse med de stigende Fragter og Priser Tilførselen. Distriktets tvende andre Havne Nieuport og Termonde ere fremdeles ikke af nogen videre Betydning for vor Handel og Skibsfart.

Derimod har Antwerpens Handels- og Skibsfartsrørelse i det forløbne Aar været meget livlig; der ankom saaledes 4,817 Fartøier dr. 2,031,399 Tonneaux mod i 1872 4,206 dr. 1,636,981 Tonneaux, hvori dog de Skibe ere medregnede, der passerede Antwerpen, bestemte til indre Steder: Løwen, Brüssel, Boom og Termonde.

Med 112 norske Fartøier indførtes hertil fra Norge Jernmalm, Træløst, deriblandt høvlede Bord og Snedkerarbeide, Svovlkis, Øl, Jern etc., og fra Sverige med 73 norske og 61 svenske Fartøier Træløst, hvoriblandt høvlede Bord og Snedkerarbeide,

Consulatberetninger for 1873. Antwerpen.

Hvede, Havre, flere Sorter Jern, Punsch, Tjære, Fyrstikker, Zinkmalm, Blymalm etc.

Det fra de forenede Riger hidførte Kvantum Furu og Grantræ opføres med:

2,500 Stkr. $4 \times \frac{1}{3}$, 24,800 Stkr. $3 \times \frac{1}{3}$, 490,000 Stkr. 3×9 , 31,000 Stkr. 3×8 , 56,000 Stkr. $3 \times \frac{1}{2}$, 26,000 Stkr. $2\frac{1}{2} \times \frac{1}{2}$, 370,000 Stkr. $2\frac{1}{2} \times 7$, 245,000 Stkr. $2\frac{1}{2} \times 6\frac{1}{2}$, 127,000 Stkr. $2\frac{1}{2} \times 6$, 137,000 Stkr. $2 \times \frac{1}{2}$, 2,500,000 Stkr. $\frac{1}{4}$, $\frac{1}{2}$, $\frac{3}{4}$, ialt 4,009,300 Stkr. uhøvlede og høvlede Planker og Bord samt 3,100,000 Kassebord tilligemed 65,050 Stkr. firhugne og runde Bjælker.

Fragterne i Antwerpen vare især i det sidste Halvaar gunstige, hvilket saameget mere kommer tilpas paa et Sted, hvor Ladningernes Expedition ikke er prompte og i det sidste Aar fornemmelig har været langsom for de talrige hertil med Petroleum ankomne Fartøier, og hvor man uden Tvivl i Tide maa være betænkt paa hensigtsmæssige Indretninger til Handelens og Søfartens Lettelse, hvis man ikke skal ligge under i Konkurrencen med en aktivere Nabo.

Kornhøsten i Belgien gav i det forløbne Aar, omendskjønt af meget god Kvalitet, et mindre godt Udbytte, og anslog man samme, især af Rug og Hvede, her saavel som i Holland, Tyskland og Frankrige til $\frac{2}{3}$ af et almindeligt Aars Høst, og blev der paa Grund heraf spekuleret meget i denne Artikel.

Spekulanterne i Petroleum vare paa Grund af den usædvanlige store Produktion og Tilførsel til synkende Priser uheldige.

De nugældende Toldsatser ved Indførsel til Belgien ere for:

Rujern og gammelt Jern	100 Kil. Fr.	0. 50 c.
Stangjern, smedet eller valset	Do.	- 1. "
Spiger: Jern	100 Fr.	- 4. "
— Kobber og Zink	Do.	- 10. "
Støbegods, derunder indbefattet Skruer	100 Kil.	- 2. "
Smedet Jernarbeide, derunder indbefattet		
Sigtedug og Skruer	Do.	- 4. "
Fortinnet Jernblik	Do.	- 3. "
Blikkenslagerarbeide	100 Fr.	- 10. "
Staal (støbt)	100 Kil.	- 50
— (i Stænger, Plader eller Traad)	Do.	- 1. "
Staalarbeider	Do.	- 4. "
Jernmalm		frit.
Feltspat		—
Kobbermalm		—
Smedet Kobber	Do. Fr.	4. "
Strækket eller valset Bly		frit.
Forarbejdet Bly, Zink & Kobber	100 Fr.	Fr. 10. "
Zink		frit.
Zinkmalm		—
Vaaben, alleslags og Dele deraf		—
Maskiner og Dele af samme, støbte	100 Kil. Fr.	2. "
— smedede af Jern eller Staal	Do.	- 4. "
Arbeider af Træ	100 Fr.	- 10. "
Kalisalt		frit.
Alun		—
Chemiske Fabrikater, ei specificerede		—
Sæbe, alleslags	100 Kil. Fr.	6. "
Beg, Tjære, fersk Fisk og Klipfisk, Fisk alle andre Slags, derunder indbefattet Tørfisk og Sild, Hummer, Østers		

og andre Skaldyr, Apothekervarer, Spæk, Oliefrø, Fabrikolie (Fiskelevertran derunder indbefattet), Oliekager,

Uld raa, Uld kjæmmet eller farvet	frit.
Papir, alleslags	100 Kil. Fr. 4.
Møbelpapir	Do. - 8.
Trævarer af Eg og Valnød	pr. Kubikm. - 1.
Andre Trævarer, hugne, ei afbarkede	Do. - 3.
— kløvede til Staver og Kister	frit.
— sagede, af mere end 5 Centimeters Tykkelse	Do. Fr. 6.
— " af 5 Centimeters Tykkelse og derunder	Do. - 9.
— " af 5 Centimeters Tykkelse og derunder, frit naar angivet som bestemt til Kister for en autoriseret Glasfabrik i Landet.	

Fødevarer.

1. Kvæg: Tyre, Oxer, Kjør, Kvier og Kalve, Faar, Lam og Svin frit.
2. Kjød —
3. Smør —
4. Kornvarer: Hvede, Spelt (pillet og upillet), Blandkorn, Rug, Mais, Boghvede, Byg, Drav, Havre, Erter, Lindser, Bønner (Snitbønner), Hestebønner og Vikker, Gryn, Perlegryn, Mel af alle Slags, Saaer, Bundfald og andre lignende Substantser, Stivelse, Brød, Tvebakker, Macaroni, Nudler og Honningkager —
5. Ris af alle Slags —
6. Kjød, Fisk og Grønsager, nedlagt anderledes end i Brændevin, Sukker eller Edikke —
7. Ost, ordinær, myg og hvid —

Til den skandinaviske Sømandskirke her i Staden have Bidrag vedvarende været indsamlede, navnlig fra de forenede Rigers hidkommende Skibsførere, af hvilke, hvad der med Tilfredsstillelse maa erkjendes, det store Flertal redebodont yde den Skjerv, hvortil de opfordres, og et talende Bevis herfor er, at der paa den Maade hidtil ved Consulatet i Antwerpen er indkommet en Sum af 13,446 Francs.

I den Anledning turde en kort Fremstilling vedkommende Kirkens Opkomst og Virksomhed ikke være uden Interesse fornemmelig for de til sammes Bestaaen talrige Ydende.

Ideen af dette nationale religiøse Foretagende udgik fra Antwerpen i Aaret 1863, og optoges ved Foreningen til Evangeliets Forkyndelse for skandinaviske Sømænd i fremmede Havne, der har sit Hovedsæde i Bergen i Norge. Fra denne Forening udsendtes til Antwerpen Aar 1865 den første Præst, som til sin Prædikegerning fik overladt til Afbenyttelse et det belgiske Société evangelique tilhørende Kapel. De hermed forbundne Vanskeligheder, ligesom ogsaa Formaalet at give Gudstjenesten et med de hjemlige Forhold og vor Kirkes Karakter mere overensstemmende Udtryk, og dertil den paa Antwerpens Havn tiltagende Skibsfart fremkaldte Ønsket om egen Kirkebygning. Dels ved Gaver paa Stedet, fornemmelig ved de paa det Kongl. Consulat af vedkommende Skibsførere subskriberede Beløb, men hovedsagelig ved de Bidrag, som velvillig ydedes fra Fædrelandet samt de øvrige nordiske Lande, især Sverige, gjordes det mulig at realisere Planen, og Kirken, hvortil Grundstenen lagdes den 26de

Consulatberetninger for 1873. Antwerpen. Dunkerque.

December 1867 af de forenede Rigers Consol, blev indviet og taget i Brug den 3die August 1870. Kirkens Kostende med Indredning og Inventarium udgjør 60,000 Francs.

Ved Kirkebygningen er opført Bolig for en Opsynsmand, der tillige er Præstens Assistent, ligesom et Læseværelse, der indeholder et ved velvillig Sammenskud samlet Bibliothek, hvor Sømændene kunne tilbringe ledige Aftener, og hvor af og til holdes Foredrag, hovedsagelig af historisk Indhold.

I Kirken afholdes Gudstjeneste regelmæssig to, undertiden tre Gange ugentlig; om Sommeren ogsaa i en af de længst bortliggende Dokke ombord i Fartøj. Særlige Underrettelser om disse Gudstjenester meddeles hvert til Havnen kommende skandinavisk Skib.

Foruden den egentlige Kirkegjerning har Præsten som Sjælesørger at besøge Hospitalet og Fængslerne, forsaavidt de derværende Skandinaver angaar.

Den ved Kirken ansatte Præst, der ligesom den norske Statskirkes Præster har gennemgaaet den almindelige theologiske Universitetsexamen, er udnævnt af den foranførte Forenings Hovedbestyrelse i Bergen, til hvis Reglement og Love han er bunden, til hvilken han kvartaliter har at indlevere Beretning om sin Virksomhed, og hvilken Bestyrelse sikrer ham den nødvendige Gage til hans Underhold. Dertil har han ved sin Ordination, den han ifølge Kongl. Resolution har modtaget af norsk Biskop, aflagt den for den norske Statskirkes Præster almindelige Præsteed og staar under Bergens Biskop som sit geistlige Overhoved, til hvem han ogsaa har at levere Indberetning om sin Virksomhed. Som kaldet og udnævnt af ovennævnte Forening er det en Selvfølge, at Præstens Virksomhed nærmest og først gjælder de til Antwerpens Havn kommende Sømænd fra de forenede Riger samt danske og finske; dog har han ogsaa saavidt muligt at betjene en liden Menighed af de i Antwerpen bosiddende Skandinaver, som han ifølge sin Forenings-Instrux har søgt at samle om sig.

Det er en naturlig Følge af de Omstændigheder, hvorunder Kirkens Gjerning er stillet her, at Besøget ved Gudstjenesterne er for en meget stor Del afhængig af den større eller mindre Skibsfart, som finder Sted i de forskjellige Aar, ligesom ogsaa til de forskellige Tider af Aaret.

Som Regel kan det vel ansees, at Juli—November Maanederne (inkl.) ere de Maaneder af Aaret, da de største Samlinger af skandinaviske Skibe findes i Antwerpen, til hvilke Tider de Kirkesøgendes Antal kan gaa op til 150 a 200 Personer; kun paa store kirkelige Festdage have talrigere Samlinger, medens disse i Vintermaanederne kan gaa ned til 40 a 50 Personer. Af Besøgerne ere de norske i overveiende Majoritet, dernæst kommer de svenske, saa de danske og finske, hvortil ogsaa kommer nogle faa Tydskere, som have sluttet sig til Menigheden.

Det gennemsnitlige Besøg ved Søn- og Festdagens Gudstjenester opgives

for Aaret 1871 til 103 Personer,
- — 1872 - 78 —
- — 1873 - 90 —

eller i Middeltal for hvert af disse Aar 93 Personer.

Det gennemsnitlige Antal Tilhørere ved den ugentlige Gudstjeneste opgives

for Aaret 1871 til 42 Personer,

for Aaret 1872 til 36 Personer,

- — 1873 - 40 —

og ved at tage Middeltallet af alle Gudstjenesterne tilsammen faaes for hver Samling

i Aaret 1871 75 Personer,

i — 1872 58 —

i — 1873 64 —

I disse tre Aar antages Kirkens Gudstjenester i det Hele at have været besøgt af 21,810 Personer, hvilket giver gennemsnitlig 64 Personer ved hver Gudstjeneste, og Læseværelset angives i samme Tidsrum at have været besøgt af ca. 8,000 Personer.

Det samlede Antal af Menighedens nu indskrevne Medlemmer opgives: Voxne og Børn tilsammen med 79 Personer, hvoraf 41 norske og 16 svenske. For de tre sidste Aar angives det samlede Antal af Kommunikanter til 800 Personer, hvoriblandt 401 Nordmænd og 48 Svenske.

Derhos meddeles, at Antwerpens Sømands-Præst i disse tre Aar har afholdt Gudstjeneste for Sømændene tre Gange i Gent og en i Løwen, dog formenes, at der ikke er noget særdeles stort Krav tilstede til Gudstjeneste i disse Havne, forsaavidt Frekventen af Skibe der er forholdsvis ubetydelig og de derboende Skandinavers Antal er lidet, hvortil kommer, at disse Steders Afstand fra Antwerpen ikke er større end at man uden synderlig Vanskelighed derfra kan søge Antwerpens Kirke, hvilket ogsaa af og til har fundet Sted, og naar større Antal af Skibe i disse Havne har været samlet, har Meddelelse derom været tilsendt Præsten i Antwerpen, som ved saadanne Leiligheder har begivet sig did for Gudstjenestes Afholdelse.

Middeltallet af de forenede Rigers i disse tre Aar hidkomne Søfolk kan anslaaes aarlig til ca. 4,800 Sømænd for Hovedstationen og 1,500 Sømænd for Viceconsulats-Stationerne i Distriktet.

Den Stabilitet, hvorpaa den skandinaviske Sømandskirke i Antwerpen, formedelst baade dens Organisation og Ressourcer, synes at kunne regne, vil formentlig ogsaa for Fremtiden sikre den Anerkendelsen af en retmæssig selvstændig Stilling (personification civile) ligeoverfor den belgiske Stat, som attraaet i Lighed med andre reformerte Kirker her i Landet.

Dunkerque.

Consulatdistriktet besøgt i de sidste tre Aar af:

	Norske Fartøier:	Svenske Fartøier:
1873:	190 dr. 22,744 C.-L.	67 dr. 6,058 N.-L.
1872:	138 - 15,531 -	51 - 4,393 -
1871:	134 - 17,111 -	46 - 4,080 -

Af norske Fartøier ankom med Ladninger i 1873:

	Antal.	C.-L.	Fragt i frcs.
Til Dunkerque fra Norge . .	60	6,091	272,367
- — - Sverige . .	57	6,721	510,850
- — - andre Lande	45	7,652	1,016,075
- Gravelines - Norge . .	8	543	37,225
- — - Sverige . .	20	1,737	129,045
Summa	190	22,744	1,965,562

Consulatberetninger for 1873. Dunkerque. Calais.

Samtlige norske Fartøier, der besøgte Distriktet i sidste Aar, indehavde saaledes Ladninger; medens alle igjen afgik i Ballast, fornemmelig til Norge, dernæst til Sverige, Danmark og England, foruden til Nordamerika og flere andre Lande.

Af svenske Fartøier ankom med Ladninger i f. A.:

	Antal.	N.-L.	Fragt i frcs.
Til Dunkerque fra Sverige . .	43	3,460	374,975
- — - andre Lande	24	2,598	525,340
Summa	67	6,058	900,315

Alle svenske Fartøier ankom saaledes i 1873 til Hovedstationen, medens intet i sidste Aar har besøgt Gravelines.

Af de afgaaede svenske Fartøier opnaaede 2 Udfragter for Ladninger af Sukker til England til et samlet Beløb af 8,750 frcs., de øvrige afgik alle i Ballast for den største Del til Sverige og England.

De forenede Rigers Skibsfart har, som det af Ovenstaaende vil sees, taget et ikke lidet Opsving i forløbne Sæson, og især har Fragtfarten paa lange Farvande tiltaget. Der ankom nemlig i sidste Aar fra fjernere liggende Lande 45 større norske Fartøier dr. 7,652 C.-L. og 22 svenske dr. 2,443 N.-L. Af de 45 norske kom 13 Fartøier fra de forenede nordamerikanske Fristater med Ladninger af Petroleum og Kornvarer til Gjennemsnitsfragter af 33,000 frcs., 4 fra det sorte Hav med Ladninger af Byg, Linfrø og Lin til Gjennemsnitsfragter af 34,000 frcs., 2 fra Peru med Guanoladninger til Fragter af 60,000 og 53,000 frcs. og 1 fra Australien med 1 Ladning Korn til en Fragt af 90,000 frcs.

Blandt de ankomne norske Fartøier vare 3 Dampskibe, alle hjemmehørende i Bergen. Af disse kom 1 dr. 179 C.-L. fra Norge (Vigsnaes) med Svovlkis til en Fragt af 11,520 frcs., 1 dr. 155 C.-L. fra en russisk Østersøhavn med Lin til en Fragt af 13,600 frcs., 1 dr. 450 C.-L. gjorde 2 Reiser, en fra det sorte Hav med en Ladning Linfrø og en fra Alexandrien med Mais og Bomuld til respektive Fragter af 19,020 og 28,400 frcs.

Af de svenske Fartøier vare 12 Dampskibe, der udførte tilsammen 16 Reiser; deraf 4 fra Sverige med Trælast og Jern, 9 fra russiske og tyske Østersøhavne med Lin, Hamp og Kornvarer, 1 fra England med Stenkul, 1 fra det hvide Hav med Lin og 1 fra Algier med Korn og vegetabiliske Haar.

Calais.

Af norske Fartøier ankom i 1873 til Distriktet:

	Antal.	C.-L.	Bruttofragt i frcs.
Fra Norge med Ladning . .	94	9,633	491,361
- Sverige - — . .	145	19,763	1,472,969
- andre Lande — . .	20	2,429	260,409
tilsammen	259	31,825	2,224,739

mod 138 norske Fartøier dr. 27,281 C.-L. med Ladning i 1872.

Af svenske Fartøier ankom 20 dr. 1,598 Læster. Bruttofragten for disse udgjorde 185,075 frcs.

Intet norsk eller svensk Fartøi ankom i forløbne Aar til Distriktet i Ballast.

Trælastfarten, hvori næsten samtlige her anbragte norske Fartøier have været sysselsatte, har i sidste Aar og fornemmeligen paa Efteraaret, uagtet de stedse stigende Trælastpriser, tilbuddet ret høie Fragter, og forhaabentligen givet Rederierne ialmindelighed et ganske godt Udbytte; ihvorvel Skibene, som Følge af de forhaanden værende Omstændigheder, nemlig ved deres stedse stigende Værdi og de for Besætningens Kost og Hyre ikke ubetydeligt forøgede Omkostninger, vel ere satte ud af Stand til at fare for de i foregaaende gjældende Fragter.

Seilfartøierne have i det hele været heldigt stillede i f. A. ligeoverfor Dampskibene, uagtet sidstnævntes Privilegier overalt med Hensyn til hurtig Expedition, paa Grund af de høie Priser, hvori Stenkul har staaet; dette Forhold er vel iøvrigt kun midlertidigt, da Stenkulpriserne ere i stærkt Faldende.

Ifølge de i Calais gjorte Observationer om Veirforholdene i 1872 og 73 synes vestlige Vinde alt mere og mere at ville tage Overhaand; de ere ret ofte ledsagede med stormende Veir og have i det hele bevirket, at Fartøier kommende fra Norden, have lange Overreiser og derimod korte Tilbageture.

Trælast. Denne Varesort, der nu i Decennier næsten ikke har været underkastet nogen Fluktuation, værd at omtale, og som, grundet paa denne Stabilitet, var anset for en af de sikreste Handelsartikler, er nu bleven Gjenstand for en heftig Spekulationsaand, som Følge af de pludselige og voldsomme Prisstigninger.

Allerede i sidste Høst bemærkedes der, som Følge af Trælastens vedvarende Stigen, iallefald i en Del af Frankrige, Indskrænkning i Forbruget af den nordiske Trælast, hvilket Forhold er en ligefrem Følge af at, eftersom en Vare stiger i Pris, især hvis den forekommer tilsyneladende overdreven, destomere aftager Forbruget deraf. Man har vel ei heller i Udlandet saa absolut Tillid til, at de nuværende Priser skulle kunne holde sig, hvilket dog tildels afhænger af Trælastexportørernes egen Fremgangsmaade og Kraft til at holde Priserne oppe, selv i Tilfælde af kortere eller længere Kriser, der knn altfor ofte indtræffer.

I forrige Aar skal flere engelske og belgiske Spekulanter for egen Regning have solgt adskillige nordiske Trælastladninger til Frankrige, og paastaaes der, ofte til Underpriser, i Sammenligning med de da i Norden gjældende; i Aar vil vistnok, forsaavidt ingen videre Stigning finder Sted, denne Konkurrence med de nordiske Exportører ophøre. I Frankrige siges der, at man for Alvor vil forberede sig paa at forsyne sig tildels andetstedsfra med Trælast.

Til de rundtom i Landet værende Trælasthandlere har der i den sidste Tid været rettet Anmodning om at danne et Syndikat, vælgende Paris som Samlingsplads; Formaalet skal fornemmeligen være at handle i Samraad baade ved Kjøb og Salg; men det gaar vel hermed, som med de i Nordfrankrige i de sidste Aar gjentagne Forsøg at oprette og vedligeholde noget lignende, hvilket hidindtil aldrig har lykket.

Jern. Om denne Varesort har jeg kun lidet at sige, henholdende mig forøvrigt til den i f. A. mere vidtløftige Rapport

Consulatberetninger for 1873. Calais.

angaaende denne Gjenstand. Vel er der ankommet en Del svensk Jern til Calais og til Boulogne s|m især i f. A., men altsammen bestemt til det Indre af Landet.

Det svenske Jern, der vistnok er højt vurderet hertilands, findes for dyrt. Man søger saavidt muligt at efterligne det i Frankrige; men kan man end ikke opnaa den samme Kvalitet, saa er ialfald det franske Jern adskilligt billigere. Prisen er, som bekjendt, faldet ikke ubetydeligt for enkelte Sorter, vel som Følge af Stenkulprisens Falden; de større Oplagshavere søge vistnok saameget som muligt at opretholde Priserne; men en saadan Bestræbelse kan vanskeligen vedligeholdes i længere Tid.

Fisk. Fiskeriet i Frankrige i f. A. skal have givet et godt Resultat, fornemmelig hvad Kvantiteten angaar. Sildefiskeriet, der inden dette Consulatdistrikt og fornemmelig i Boulogne s|m spiller en vigtig Rolle, har endog givet et rigt Udbytte; men som Følge deraf og fornemmelig fordi Fisket indtraf for sent, samt paa Grund af den hidtil milde Vinter, ere Priserne meget lave og Afsætningen flau, idet man finder Anledning til at forsyne sig med Grøntsager istedetfor; man tænker derfor snarere paa Export end Import. I Januar og Februar f. A. kom der adskillige Ladninger Sild fra Norge til Boulogne, saasom det franske Fiske dengang havde givet mindre Udbytte, og omendskjønt den milde Vinter ogsaa da lagde alvorlige Hindringer iveien, skal dog Udbyttet for vedkommende Exportører have været nogenlunde antageligt.

I mine 2de sidste Aarsrapporter er der givet vidtløftige Meddelelser angaaende det franske Fiskeri, og jeg fremholder fremdeles Nødvendigheden af, at der ogsaa hos os bygges større Fiskefartøier, forsynede med Maskinkraft, ikke alene til at bringe Fartøiet frem, men fornemmeligen for ved sammes Hjælp at kunne benytte flere Garn ad Gangen, paa samme Tid som Besætningsens Antal kan formindskes. I Frankrige bruger man nu meget Bomuldsgarn til Fisket og til Nedsaltningen af Torsk portugisisk Salt istedetfor det franske. Den nugældende Told er pr. 100 Kilogr.: Poisson d'eau douce (Lax heri indbefattet) ifølge tarif général brut.: néant

Do. de mer, frais ¹⁾ général brut.: . . . frcs. 5 & 4 pCt.

Do. salé, sec ou fenné, morue exceptée,

tarif-conventionnel brut.: . . . - 10

Stokfisk ²⁾ tarif-général - . . . - 10 & 20 -

Morue salée — net.: . . . - 40 & 20 -

Korn. Der har ikke været nogen Indførsel af Havre fra Norden til denne Del af Frankrige i f. A., og omvendt ei heller nogen Udførsel af Rug af nogen Betydning.

Aarsavlen var meget daarlig hertilands, især hvad Hvede og Rug angik, som Følge af det langvarige Regnveir, der endog forarsagede betydelige Oversvømmelser.

I Aar ere Udsigterne hidindtil bedre.

De nuværende Priser paa Kornvarer noteres hersteds som følger, alt pr. 100 Kilogr. Nettovægt:

Hvede frcs. 35 a 40, Hvedemel frcs. 50 a 52, Havre frcs. 22 a 24, Rug frcs. 26 a 27 og Byg frcs. 25 a 27.

Is. Deraf ankom der 3 Ladninger i f. A. fra Norge til Boulogne s|m, men bestemte til Paris, der er Frankriges Hovedmarked og vigtigste Konsumtionssted for denne Artikel; dog tilføjer Viceconsulen i Boulogne, at man i den seneste Tid har begyndt dersteds, rigtignok i en meget indskrænket Maalestok, at betjene sig af Is til Opbevarelse af fersk Fisk.

Hvis Vinteren vedbliver at vise sig mild, kan man forudse en ikke ubetydelig Import af Is til Frankrige for indeværende Aar.

Boulogne s|m er i flere Henseender en ganske bekvem Havn for Losning af Is, bestemt til Paris, og kan man paaregne der en temmelig hurtig og billig Forsendelse pr. Jernbane.

De ganske faa af vore Fartøier, der inden dette Consulatdistrikt opnaaede Udgangsfragter, erholdt disse fornemmelig i Boulogne, og bestod Lasten navnlig af Cement, Støbegods etc. Den i Boulogne i de senere Aar paabegyndte Cementfabrikation skal efter Sigende være af særdeles god Kvalitet; Exporten er som en Følge deraf i Tiltagende. Der eksisterer allerede 2 Cementfabriker i fuld Aktivitet, 2 andre ere under Bygning.

Prisen paa denne Artikel afhænger fornemmelig af Prisen paa Stenkul, hvoraf der udfordres en betydelig Del til Fabrikationen, og opgives den for Nærværende at være:

frcs. 52 a 57 ifølge Kvalitet pr. 1000 Kilogr. indskibet en vrac.

- 62 a 67 - — - — i Foustager.

2 Ladninger deraf skal være afsendt til Bergen i f. A.

Der paatænkes storartede Forbedringer ved Havnen i Calais og Boulogne, og at danne en ny Havn mellem disse Steder, hvor selv Krigsskibe skulle kunne søge Nødhavn til hvilkensomhelst Tid. I forrige Aar besøgte Chefen for de offentlige Arbejder de vigtigste Havne i Frankrige fra Dunkerque og sydover, for at faa et Overblik over Manglerne ved de franske Søhavne.

For at give et Overblik over Passagertrafikken mellem England og de vigtigste Kommunikationspunkter i Frankrige, kan jeg anføre følgende Data for Aaret 1872: Mellem England og Calais 166,965 Passagerer, Boulogne 105,978, Dieppe 47,083 og Havre 24,732.

For Aaret 1873 kjender jeg kun til Forholdene for Calais og Boulogne, som udviser: Mellem England og Calais 181,970 og Boulogne 106,638 Passagerer.

Reisen mellem London og Paris og vice versa sker hurtigere over Calais eller Boulogne, men er kostbarere, end over Dieppe og Havre. Hvad den nordvestlige Del af Frankrige, Départements du Pas de Calais & du Nord, angaar, udgjør den en meget befolknet og velstaaende Del af Landet, og er fornemmelig bekjendt for sit Agerbrug. Der drives meget paa Kornvarer, Beteroves (Rødbeder eller Runkelroer) til de mangfoldige Sukkerfabriker, der tildels ere indrettede ifølge Nutidens Fremskridt; desuden findes ogsaa betydelige Stenkuls- og tildels Marmorgruber.

Industrien spiller ogsaa en betydelig Rolle og er langt fremme.

¹⁾ Det er ifølge Lov af 30te Decbr. 1873 at man har tilføjet 4 pCt.

²⁾ Stokfiskens Nedsættelse til frcs. 10 var, tror jeg at erindre, af særlig Hensyn til Savoyen, hvor fornemmelig denne Sort Fisk skal konsumeres.

Consulatberetninger for 1873. Havre.

Havre.

Af norske Fartøier ankom i 1873 med Ladninger til:

Havne.	Antal.	C.-L.	Bruttofragt i frcs.
Havre	272	45,550	4,492,751
Dieppe	191	24,625	1,488,514
Honfleur	107	10,623	841,977
Rouen	63	6,848	565,675
Cherbourg	27	4,440	313,250
Caen	43	4,054	310,954
Fecamp	22	2,242	176,600
Treport	12	859	60,415
Granville	4	319	19,100
Isigny	2	138	10,750
Trouville	1	95	4,000
Summa	744	99,793	8,283,986

Desuden ankom i Ballast til Havre 6 dr. 1,916 C.-L., Rouen 14 dr. 1,228 C.-L. og Fecamp 1 dr. 78 C.-L.; tilsammen 21 Fartøier dr. 3,222 C.-L.

Til Consulatdistriktet ankom altsaa i det Hele:

i 1873: 765 norske Fartøier dr. 103,015 C.-L.
 mod 1872: 646 — - 79,492 -
 og 1871: 465 — - 56,420 -

Den norske Skibsfart paa Distriktet i forløbne Aar udviser saaledes i Sammenligning med Aar 1872 atter en Forøgelse af: 98 Fartøier og 20,301 C.-L., imod den i 1872 stedfundne Forøgelse fra 1871 af: 181 Fartøier og 23,072 C.-L.

Af svenske Fartøier ankom der til Distriktet i det Hele:

i 1873: 116 dr. 10,388 N.-L.
 mod 1872: 81 - 7,722 -

Den svenske Skibsfart paa Distriktet udviser altsaa en Forøgelse fra 1872 af 35 Fartøier og 2,666 N.-L.

Af de i 1873 ankomne 116 Fartøier vare 14 dr. 1,247 N.-L. ballastede, de øvrige 102 ankom med Ladning, og opgik Fragtbeløbet for disse til en Sum af 1,095,127 frcs.

Den store Forøgelse af 98 norske og 35 svenske Fartøier, der ere ankomne til Distriktet, mere end i 1872, har sin væsentlige Grund i den store Udskibning, der fandt Sted fra Amerika i forrige Aar, og hvori de forenede Rigers Fartøier deltog, medens de engelske som flere andre Nationers Fartøier, formedelst Surtaxe de pavillon, vare mindre begunstigede. Som en Følge deraf vare Fragterne usædvanlig gode under forløbne Aar. Fra 1ste Oktober sidstleden er imidlertid Surtaxe de pavillon bleven ophævet, hvorved alle Nationers Fartøier have samme Fordele.

Af norske Fartøier, beskæftigede i Trælastfarten paa Distriktet, ankom i sidste Aar 527 dr. 65,494 C.-L. Heraf ankom:

	Fra Norge:			Fra Sverige:		
til Havre	63	dr. 8,127½	C.-L.	70	dr. 11,739	C.-L.
- Dieppe	74	- 9,392½	-	72	- 9,981	-
- Honfleur	20	- 1,574½	-	76	- 7,897	-
- Rouen	12	- 1,241	-	32	- 3,677½	-
- Cherbourg	2	- 239	-	25	- 4,201	-
- Caen	14	- 1,163	-	27	- 2,743½	-
- Fecamp	6	- 513	-	15	- 1,594	-
- Treport	8	- 512	-	4	- 347	-
- Granville	2	- 116	-	2	- 203	-
- Isigny	"	- "	-	2	- 138	-
- Trouville	"	- "	-	1	- 94½	-

Summa 201 dr. 22,878½ C.-L. 326 dr. 42,615½ C.-L.

Trælastfragterne fra Norge steg i 1873 fra Begyndelsen af Farten til Slutningen med frcs. 10 a 12 & 5 pCt. pr. Christiania Standard.

Fragterne fra Sverige forøgedes med 18 til 20 frcs. pr. Petersb. Standard.

Fragterne for indeværende Aar formodes at blive særdeles gode for de norske Rederier, hvad angaar Vaar- og Sommer-Reiserne.

Handelen. Trælasten har som sædvanlig været Hovedgjenstanden for Indførselen fra Norge. Priserne paa denne Vare steg baade i Norge og Sverige i Aaret 1873 6 a 8 cts. pr. løbende Fod Planker, andre Dimensioner proportionsmæssig. De nordiske Trælastexportører have for indeværende Aar atter forøget Prisen paa Trælast, og denne Forøgelse er lige saa stor som den, der blev paalagt Trælasten i 1873. De skandinaviske Produkter have saaledes i de 2 sidste Aar faaet en forøget Værdi af 12 a 16 cts. pr. løbende Fod metrique af 3 × 9 Planker. Baade paa Grund af at Oplagene af Trælast i Norden ei ere meget betydelige, og formedelst den milde Vinter, som synes at ville vedvare, er der al Sandsynlighed for, at den forhøjede Pris paa Trælast vil blive staaende. Imidlertid er det rimeligt, at Trælastpriserne ville have en Indflydelse paa den franske Indførsel, og at Frankrig i Aaret 1874 kommer til at tage imod færre Ladninger end de foregaaende Aar, og dette endydermere formedelst den nuværende Aftagen i Forbruget af ovennævnte Vare.

Is. Der har i mange Aar regelmæssig været indført Is fra Norge, men Kvantumet har hidtil aarlig kun været nogle faa Ladninger.

Indførselen af denne Vare steg imidlertid under forrige Aar noget ganske mærkelig, idet der ankom til Distriktet ikke mindre end 48 norske Fartøier lastede med Is af en Drægtighed, stor 5,866½ C.-L. Desuden ankom enkelte Ladninger Is i fremmede Fartøier fra Norge.

Prisen paa Vaarparten varierede fra 22 til 25 frcs. pr. 1000 Kilogrammes, leveret fra Skibet. For de senere paa Aaret leverede Ladninger Is var Prisen langt større, idet den gik op til 40 frcs. pr. Ton.

Feltspat. En Artikel, der i de senere Aar er bleven en Indførselsvare til Frankrig fra Norge, er den saakaldte Feltspat, der bruges til Fabrikation af Porcelæn. Med denne Vare ankom i f. A. 4 norske Fartøier dr. 236 C.-L.

Siden April til Slutningen af November f. A. har det norske

Consulatberetninger for 1873. Havre. Nantes.

Dampskib „Kong Magnus“ været i en regelmæssig 14 Dages Route mellem Havre og Christiania, anløbende Christiansand. Denne direkte Dampskibsforbindelse mellem Frankrig og Norge har visseligen bidraget til en mere livlig Handel mellem disse Lande, og det er at ønske, at Routen maatte komme istand i Aar og fremdeles vedblive. Uagtet „Kong Magnus“ hovedsageligen hver Gang var lastet med Trælast, saa indførtes dog hertil med den adskillige andre Værer, blandt andet 1,167 Tdr. Fiske-tran, 80 Tdr. Tjære, 242 Baller Træmasse, 99 Oxer m. m.

Med „Kong Magnus“ udførtes fornemmelig Colonialvarer.

Indførselen af norsk Bayer-Øl, hvorefter der indførtes i Aaret 1872 130,000 Potter, er nu saa at sige næsten ophørt.

Ifjor har her været gjort Forsøg paa Indførsel af norske Fiskevarer, som ei har svaret Regning, men derimod forvoldt Importørerne Pengetab. Ligeledes har man forsøgt paa Import af Vildt, som heller ikke har havt noget gunstigt Resultat.

Udførselen af Korn til Norge var i Begyndelsen af det forløbne Aar, især hvad Rug angaar, betydelig. Af denne Kornsort er fra Distriktet direkte til Norge med vore Fartøier indført for frs. 1,730,500.

Ingen Indførsel af Havre eller Hø har fundet Sted fra Norge, derimod ere nogle Partier Hø blevne afsendte fra Rouen til Sverige.

Af Jern er med norske Fartøier fra Sverige bleven indført kun 110 Ton.

Derimod ere med svenske Fartøier adskillige Partier ankomne, men Jernindførselen fra Sverige er formedelst Prisforhøjelse betydelig aftagen.

I Tilfælde af nogen videre Prisnedsættelse af svensk Jern vilde betydelige Kvanta forventes at kunne indføres, som Tilfældet var for flere Aar tilbage.

Frankrigs Handel med fremmede Nationer har i det forløbne Aar tiltaget i høi Grad, og efter de statistiske Opgaver for de første 11 Maanedes af 1873 gik Importen op til

frs. 3,239,859,000

og Exporten — 3,605,407,000

Ialt frs. 6,845,266,000

hvilken Sum udgjør frs. 157,774,000

mere end hvad Importen og Exporten var i 1872, da den beløb sig til frs. 6,687,492,000. De Kriser, som flere af de større handlende Nationer saavel i Europa som Amerika have følt i forrige Aar, have ikke havt nogen Indflydelse paa den franske Handelsverden. Dette beviser, paa hvilken solid og fast Grund alle franske Foretagender ere byggede.

Uagtet den uhyre Krigsskat til Tydskland, som allerede er bleven betalt, saa mærker man dog ingen Forlegenhed i Penge-rørelsen. Den franske Handelsflaade aftager, uanseet dette, dog stadigen.

Ballast. Leverance af Ballast i Havre har i en Række af Aar af (La Municipalité) Formandskabet været overdraget til en Person. Derover har man jevnlig ført Klage, og have Skibene som oftest været utilbørligen opholdte for at vente efter Ballast, ligesom Prisen altid har været uforholdsmæssig stor. Denne Ulempe er nu forbi, idet Ballastleverancen fra 1ste Januar 1874 er bleven frigiven. De forenede Rigers Fartøier, hvorefter

største Delen afgaa i Ballast, vil derved faa en stor Fordel mod før, da man har seet, at Skibene have lagt 14 Dage for at faa Tur til Ballast. Da der nu bliver Konkurrence i Leverancen, ville Fartøierne ikke alene blive hurtigt expederede, men ogsaa sandsynligvis faa Ballast for en billig Pris.

Rømningsvæsenet. Rømning af Søfolk har under Løbet af forrige Aar fundet Sted flere Gange i Havre fra de forenede Rigers Fartøier, og det synes, som om dette Uvæsen snarere til-tager end aftager.

Skipperne kunne rigtignok faa Politiets Hjælp til Paagribelse af Desertørerne, men da disse holdes skjulte af Boardingsmasterne, er det meget sjældent at det lykkes. Dette Onde, der i de fleste Tilfælde forvolder Skibsførerne, eller snarere Rederierne, betydelige Pengetab, og i alle Tilfælde ere Sømandene selv til Skade, vilde det være ønskeligt at faa standset eller formindsket. Som oftest er det, naar Matroserne ere Skipperne Penge skyldige, eller de have optaget den fortjente Hyre og Fartøiet ligger seil-færdigt, at Rømning foregaar.

Nantes.

Omfanget af Norges Handels- og Søfartsforbindelse med Distriktet har i det forløbne Aar ikke undergaaet nogen væsentlig Forandring. Dog har Handelsforbindelserne for Norge faaet en større Betydning paa Grund af de høie Priser ikke alene paa Trælast, men ogsaa paa Torskerogn, hvilken sidste hele Aaret er bleven betalt med 30 a 40 pCt. højere Priser end i de fore-gaaende Aar. Rognkonsumtionen har derhos ogsaa været større end sædvanlig, da Sardelfiskeriet, uden egentlig at falde rigt, dog varede usædvanlig længe udover Høsten; hvorfor Beholdningen af Rogn i samtlige Bretagnes Fiskehavne neppe kan anslaaes til 4,000 Tdr. mod 6,000 ifjor. Prisen er nu nominelt 90 a 95 frs. pr. Td. af prima Vare.,

I 1869 besøgte Distriktet af 167 norske Fartøier dr. 19,220 C.-L.	
i 1870 — - 169 — - 19,860 -	
i 1871 — - 89 — - 10,066 -	
i 1872 — - 168 — - 19,635 -	
i 1873 — - 164 — - 20,001 -	

Af de i de 2 sidste Aar ankomne Fartøier indehavde i 1873: 83 dr. 6,780 C.-L. og i 1872: 82 dr. 7,286 C.-L., Ladning fra Norge.

Totalsummen af de af ankomne Fartøier i Aaret 1873 op-tjente Fragter gaar op til en Sum af . . . frs. 1,798,489 heraf falder paa den direkte Indførsel fra Norge - 402,829 Do. paa den indirekte fra fremmede Steder . . - 1,395,660

Udfragterne for norske Fartøier gaa op til frs. 77,475, hvorefter paa den direkte Udførsel til Norge frs. 46,390.

Do. paa den indirekte til udenrigsk Sted frs. 31,055.

Exporten til Norge af Produkter fra Distriktet var i 1873 noget mindre end i 1872.

Aar 1872 afgik 20 norske Fartøier med Ladning til Norge	
drægtige	1,950 C.-L.
i 1873 afgik 19 drægtige	1,093 -

De herfra til Norge udførte Varer bestode fremdeles af raf-

Consulatberetninger for 1873. Nantes. Bordeaux. Marseille.

fineret Sukker i Fad, af Sirup og Rug samt af en Ladning Byg. Sukkeret, som i Aarets Løb har været oppe i en Pris af lige til 87 frcs. 50 cts. pr. 100 Kilos. er nu faldet til 79 frcs. 50 cts. frit ombord.

Sirupen holder sig i jevnere Pris og noteres nu frcs. 35 pr. 100 Kilos., frit ombord.

Rugen koster i Nantes frcs. 19 pr. Hektolitre, der veier 75 Kilos.

Byg 16 a 17 frcs. pr. Hektolitre.

Croisicsalt betales med 32 frcs. pr. Muid for ca. 2,850 Kilos., frit ombord.

I Nantes indkøbtes et fransk Fartøi paa omtrent 220 C.-L. og i St. Nazaire 3 Skibe paa tilsammen omtrent 470 C.-L. for norsk Regning.

2 norske Fartøier bleve, efter at have lidt Havari, kondemnerede og solgte i St. Nazaire og i Brest.

Sundhedstilstanden er tilfredsstillende i hele Distriktet.

Bordeaux.

Af norske Fartøier ankom i sidste Aar med Ladninger:

	Antal.	C.-L.	Fragtbeløb i frcs.
Til Hovedstationen fra Norge . .	24	3,783	189,979
- Viceconsulaterne - — . .	37	5,553	323,727
- Hovedstationen - andre Lande	125	22,160	2,184,214
- Viceconsulaterne - —	39	6,559	634,150
Summa	225	38,055	3,332,070

Desuden ankom til Viceconsulaterne 35 Fartøier dr. 1,424 C.-L. i Ballast.

Til Consulatdistriktet ankom saaledes i det Hele:

i 1873: 260 norske Fartøier dr. 39,479 C.-L.
mod 1872: 257 — - 40,694 -

Af norske Fartøier afgik i 1873 med Ladninger:

	Antal.	C.-L.	Fragtbeløb i frcs.
Fra Hovedstationen til Norge . .	5	678	32,812
- Viceconsulaterne - — . .	34	1,287	33,000
- Hovedstationen - andre Lande	67	10,755	642,429
- Viceconsulaterne - —	5	614	44,340
Summa	111	13,334	752,581

I Ballast afgik til Norge 49 dr. 7,472 C.-L. og til andre Lande 107 dr. 20,382 C.-L.

Den af norske Fartøier paa Distriktet optjente Bruttofragt udgjorde efter Ovenstaaende ialt 4,084,651 frcs.

Det bemærkes, at Fragtbeløbene for Saltladningerne fra St. Martin og Sables d'Olone ikke har kunnet beregnes med videre

Nøagtighed, da Ladningerne indtoges for Rederiernes egen Regning, og der saaledes ikke fandtes Certepartier.

Af svenske Fartøier ankom i forløbne Aar til Distriktet i det Hele: 42 dr. 5,099 N.-L.; heraf kom med Ladninger fra Sverige 26 dr. 3,164 N.-L. og fra andre Lande 11 dr. 1,135; og afgik med Ladninger resp. 10 dr. 1,149 og 21 dr. 2,644 N.-L.

Med Hensyn til Fragtfortjenesten herfra ere Udsigterne for Nærværende ikke lovende, dels paa Grund af Forretningernes Stilling og dels paa Grund af en daarlig Vinhøst, baade hvad Kvalitet og Kvantitet angaar, samt en næsten mislykket Svedske- og Blommehøst.

Importen til Hovedstationen fra Norge var usædvanlig liden; der ankom 24 norske Fartøier dr. 3,783 C.-L. mod 44 dr. 7,809 C.-L. i 1872. Ogsaa Indførselen fra Sverige med norske Fartøier var mindre end sædvanlig, idet der ankom 42 Fartøier dr. 7,537 C.-L. mod 69 dr. 13,029 C.-L. i 1872.

De nu noterede Priser paa Trælast ere 46 a 48 cts. for 3 × 9 Toms Furuplanker, 34 a 35 cts. for Battens og 20 a 21 cts. for 1½ Toms Bord, alt pr. metrisk Fod.

Importen af Is fra Norge var større end nogensinde før; der ankom nemlig 5 norske Fartøier dr. 909 C.-L.

Flere norske Fartøier ere i f. A. ankomne hertil med Ladning af Stenkul, Petroleum, Sukker, Risengryn, Tobak etc.

Exporten til Norge er tiltaget betydelig, og besørgedes tildels af 3 svenske Dampfartøier.

Helbredstilstanden har været god, i andre Dele af Frankrige har derimod Koleraen optraadt temmelig slem.

Marseille.

Til Distriktet ankom i 1873 af norske Fartøier:

Fra Norge med Ladning	3 dr.	495 C.-L.
- andre Lande med do.	73 -	12,134 -
- — i Ballast	7 -	486 -

Tilsammen 83 dr. 13,115 C.-L.
mod i 1872 77 - 12,898 -

Fra Distriktet afgik i forløbne Aar 36 norske Fartøier dr. 5,535 C.-L. med Ladninger; hvoraf 6 dr. 465 C.-L. til Norge og 30 dr. 5,070 C.-L. til andre Lande.

Af svenske Fartøier ankom i det Hele 43 dr. 5,298 N.-L.

I Tiaaret 1863—1872 var Norges gennemsnitlige Skibsfart paa Distriktet 75 Fartøier dr. 11,409 C.-L. og Sveriges 38 dr. 3,306 N.-L.

Den samlede Bruttofragt, der optjentes af norske Fartøier paa Distriktet i 1873, udgjorde for Indgaaende 1,146,600 frcs. og for Udgaende for de Fartøiers Vedkommende, der afgik til Norge, 25,000 frcs.

Marseilles Skibsfart udviser i sidste Aar nogen Forøgelse. Der ankom i det Hele:

i 1873: 5,463 franske Fartøier dr.	1,556,000 Tons.
3,775 udenlandske — -	893,500 -

Tilsammen 9,238 Fartøier dr. 2,449,500 Tons.
mod i 1872 8,633 — - 2,221,900 -

Af de ankomne fremmede Fartøier indtoges de italienske den

Consulatberetninger for 1873. Marseille.

første Plads, derefter kom de engelske, østerrigske, spanske, græske, russiske, norske og svenske, amerikanske, tyske osv.

Af det samlede Antal ankomne Fartøier i 1873 vare:

2,668 franske Dampfartøier dr. 1,279,000 Tons.

613 udenlandske — - 273,500 -

Ialt 3,281	Dampfartøier	dr. 1,552,500 Tons.
2,795 franske	Seilfartøier	- 277,500 -
3,162 udenlandske	—	- 619,500 -
Ialt 5,957	Seilfartøier	dr. 897,000 Tons.

Marseilles Handelsflaade udgjør 150 Dampfartøier dr. 96,071 Tons og 278 Seilfartøier dr. 80,000 Tons.

De herværende Tørdokke besøgte i afvigte Aar af 383 Fartøier, hvoraf 254 Dampskibe dr. 265,830 Tons.

Indredningen af disse Dokke lader intet tilbage at ønske, og ere de sikkerlig de første i sit Slags af alle rundt Middelhavet.

Fragtberetning. Allerede ved Begyndelsen af Aaret 1873 gave flere Tegn Anledning til at tro, at Fragterne vilde blive høje, en Formodning, der ogsaa viste sig at holde Stik. Hermed mener jeg Fragterne til Marseille, thi hvad Udfragterne angaar, saa er der næsten altid Anledning til at erholde gode saadanne til Ostindien og Sydamerika, hvorimod de Fartøier, der ikke ville eller kunne gaa i den Trade, sædvanlig gaa i Ballast til en eller anden Saltplads som f. Ex. Hyères, Bona etc., hvorfra der i det forløbne Aar har været en særdeles livlig Trafik paa Skandinavien. De gode Fragter, som erholdes fra det sorte Hav, have vore Fartøier lidet profiteret af, dog undtages nogle Dampere, der have opnaaet ganske tilfredsstillende Resultater. I Begyndelsen af 1874 ankom til Marseille det første svenske Dampskib via Suezkanalen fra Indien med en Ladning Sesam; i denne Fart turde der maaske var adskilligt at gjøre for vore Fartøier.

Handelen. De Produkter, som i det forløbne Aar indførtes til Marseille fra de forenede Riger, bestod som sædvanlig næsten udelukkende af Trælast, Tjære og Jern, dog den sidste Artikel ikke i nogen synderlig stor Mængde.

Hele Indførselen af Trælast fra Norge, Sverige, Finland og Archangel beløb sig til ca. 9,000 Standards; heraf har Finland og Archangel bidraget med omtrent 60 pCt., et Forhold, der maa forklares af de bestandig stigende Priser paa svensk Trælast. Mange franske Importører have paa Grund af de stigende Priser begyndt at gjøre Forsøg med at anvende Canadagræn; flere Ladninger heraf ere blevne kjøbt fra St. John og Miramichi, og uagtet de høje Fragter, man maa betale derfra, er dog alligevel Prisen pr. Standard, leveret i Marseille, 15 a 20 pCt. billigere end samme Kvalitet fra Sverige eller Finland.

I de senere Aar har man begyndt at exportere store Kvantiteter forædlet Trælast fra Sverige og Norge, hvilken Artikel dog ikke synes at skulle have nogen Fremtid her paa Grund af den altfor høje og nu paanyt forhøjede Accise. Den er nu frcs. 5 a 7 pr. Kubikmeter for skaarne Planker og Bord, frcs. 6 for tilhuggede Bjælker.

Træmasse antog man en Tid skulde kunne blive Gjenstand for en betydelig Handel; Resultaterne af de Forsøg, som ere blevne gjorte i Frankrig med denne Vare, have imidlertid været lidet gunstige, og foretrækker man derfor i Almindelighed at be-

nytte Filler, hvilken Vare findes i tilstrækkelig Mængde og stiller sig relativt billigere.

Af Tjære er der i Sommer og Høst fra Sverige bleven indført ca. 1,200 Tønder, hvilke dog, som sædvanlig med denne Vare, ere blevne lagrede for at udbydes ved Vaarens Indtræden.

Jernimporten var i det forløbne Aar meget ubetydelig. Man maa beklaage, at de høje Priser, hvori de svenske Exportører holde sit Jern, umuliggjør en Konkurrence med de langt billigere, men ogsaa langt slettere franske Sorter.

Fra Norge er der i forrige Aar for første Gang afskibet Is hertil, omtrent 1,200 Tons, der ankom i Consignation, og hvoraf ca. 900 Tons solgtes her paa Pladsen, Resten i Cette. Uagtet næsten 25 pCt. smeltede under Reisen, gav denne Affære alligevel et saavidt godt Resultat, at man senere tør vente den gjentaget. Kjøberne her ere naturligvis de større Bryggerieiere. Tidligere har man næsten udelukkende faaet denne Vare fra Schweiz, og paa Grund af den lette Transport derfra er der næsten aldrig bleven indført mere end til det løbende Behov. Følgen beraf har været, at Magasiner, bestemte til at optage større Partier paa engang, i Almindelighed savnes. Naar denne Forlegenhed engang er afhjulpen, er der Grund til at tro, at Isexporten fra Norden vil faa en større Udstrækning, da Kvaliteten langt overtræffer den schweitzerske.

Marseilles Handel i Almindelighed er i Fremadskridende og Indførselen af de vigtigste Produkter, saasom Kornvarer, Uld, Kaffe, Bomuld, Oliefrø etc., overstiger Importen i 1872. Toldintraderne ved Marseilles Toldsted beløb sig i 1873 til 36,360,548 frcs. eller omtrent 20 Millioner frcs. mere end i 1872; dog har denne store Forskel væsentligst sin Grund i de Paalæg, som ere gjorte paa Sukker og Kaffe.

Kornvarer ere fremdeles Gjenstand for en storartet Handel. Importen udgjorde i 1873 7,260,000 Hectolitres. Den aarlige Export af Mel er ligeledes betydelig; i 1872 udgjorde den 55,500 Tons, for 1873 mangler endnu Opgave.

Uld. Indførselen af forskellige Sorter af denne Vare fra Levanten, Georgien, Syrien, Algier, Marocco, La Platastaterne etc. udgjorde 130,262 Baller.

Sukker. Importen var i Aarets 11 første Maaneder 50,240 Tons, medens der i samme Tidsrum udførtes fra Marseilles Sukkerraffinaderier 46,500 Tons.

Kaffe. I Aarets 11 første Maaneder indførtes 19,560 Tons; desuden 20,000 Sække Javakaffe, der forhen har været næsten ukjendt i Marseille.

Bomuld. Indførselen heraf viser en ret betydelig Forøgelse, 124,000 Baller mod 104,000 i 1872; den kommer væsentligst fra Indien, Resten fra Ægypten.

Oliefrø. Denne Artikel vedbliver at være Gjenstand for en af de mest betydelige Affærer, og Consumeringen heraf har i de sidste Aar været stigende. Af Sesam (fra Levanten og Indien), Lin-, Bomuld-, Palme- og andre Frøsorter importeredes ialt 196,115 Tons. Heraf tilvirkedes i Marseilles Fabriker, der ialt eie ca. 1,000 Presser, 65,700 Tons Olie og 111,300 Tons Oliekager.

Huder. Indførselen opgik til 870,000 Stkr., hvoraf 283,000 Stkr. fra Buenos Ayres, Montevideo og Rio Grande, og 283,000 Stk. fra Kalkutta. Garverierne danne en ganske vigtig Industrigren, især de for Beredningen af Gjedeskind fra Marocco og Algier.

Consulatberetninger for 1873. Marseille. Lissabon.

Sæbefabrikationen er betydelig; for 1873 savnes endnu Op-gave over Produktionen, men i 1872 udgjorde denne 50 Millioner Kilogr., hvoraf ca. 10 Mill. exporteredes til Udlandet.

Jernmalm. Af denne Artikel indføres til Frankrige Aar for Aar større og større Kvanta saavel fra Elba og Spanien som især fra Algier. Fra dette sidste Land er der fra Gruberne ved Bona i 1872 udført 370,000 Tons, og have disse i de 6 første Maaneder af 1873 afgivet 220,000 Tons, hvoraf man fortiden expederer en Del til England, Belgien og Amerika, medens dog den største Del gaar til Cette og Marseille.

Udførselsartikler: Mursten og Tagsten. Disse Varer, der ere de vigtigste med Hensyn til Udfragter, tilvirkes i en stedse stigende Udstrækning. For Nærværende beregnes Produktionen til 40 Millioner flade Tagpander og 100 Millioner Mursten af Værdi ca. 12 a 15 Millioner frcs. De vigtigste Afsætningssteder ere Havanna og La Platastaterne, hvortil vore Fartøier i de senere Aar have opnaaet gode Fragter. Det bemærkes dog, at Exporten til disse Lande nu i nogle Maaneder har været ganske liden paa Grund af de politiske Forholde paa Cuba og en Pengekrise i La Platastaterne.

Salt. Denne Vare, der udgjør en vigtig Exportartikel fra flere af Middelhavshavnene, bringer ogsaa vore Fartøier ganske gode Udfragter. Ved 47 Saltværker, hvoraf 18 i Departementet Bouches du Rhône, 3 i Var, 10 i Gard, 7 Aude og 2 i Pyrénées Orientales, tilvirkes aarlig 265,000 Tons.

Stenkul. Uanset de Udfragter, som en større Tilførsel af Kul til Marseille vilde give Anledning til, kan man let forestille sig, med hvilken Interesse man omfatter de under Arbejde værende Miner ved de rige Kulfelter i hele det sydlige Frankrige saavel i industriel som kommerciel Henseende. I Treaaret 1870 til 72 udgjorde Tilførselen respektive 627,000, 652,000 og 811,000 Tons. Mere end Halvdelen af disse Kvanta ankomme pr. Jernbane; i 1872 foregik Tilførselen saaledes: pr. Jernbane 471,000, søværts 235,000 og landværts 105,000 Tons. Af engelske Kul indføres nu kun ca. 40,000 Tons, der hovedsagelig anvendes til de udenlandske Dampskibe, medens de franske derimod næsten udelukkende benytte indenlansk Fabrikat.

Vin. Den sidste Vinhøst i Departementerne østenfor Rhône var ganske daarlig paa Grund af den nye Sygdom Phylocera, som paa visse Steder aldeles ødelagde Vinstokkene. Mod denne forfærdelige Landeplage, der først begyndte at angribe Departementerne Gard og Hérault m. fl., har man hidtil ikke fundet noget kraftigt Hjælpemiddel. Det synes imidlertid, som om en vis Sort Vin, Clinton kaldet, i de forenede Stater, hvorfra man antager at Phyloceras har sit Udspring, skulde være fritagen fra Sygdommen, og har man derfor for nogle Maaneder siden begyndt at importere store Kvantiteter Vinstokke af denne Sort.

Uagtet Høsten, som paaapeget, i sidste Aar paa sine Steder ikke var god, opgik den dog for hele Frankrige til ca. 37 Millioner Hectolitres, hvoraf over Halvdelen falder paa de sydlige Departementer og paa Departementet Hérault alene ca. 13½ Mill.

Helbredstilstanden har i hele Distriktet været udmærket.

Lissabon.

Distriktet besøgte i 1873 af et noget større Antal norske Fartøier end sædvanligt, men der havde været Anledning for endnu flere til at erholde Sysselsættelse med gode Fragter.

For at losse eller indtage Ladning i en eller flere af Distriktets Havne ankom 89 norske Fartøier dr. 9,660 C.-L. Desuden anløb 13 Fartøier drægtige 1,306 C.-L. Lissabons Havn uden at foretage nogen Handelsoperation.

Af norske Fartøier ankom med Ladninger i 1873:

	Antal.	C.-L.	Fragt i £.
Til Lissabon fra Norge	9	1,076	1,590
- — - andre Lande	51	5,549	12,370
- Viceconsulaterne fra Norge . .	6	716	1,446
- — - andre Lande	17	1,821	2,890
Summa	83	9,162	18,296

Af norske Fartøier afgik med Ladninger i 1873:

	Antal.	C.-L.	Fragt i £.
Fra Lissabon til Norge	33	3,498	7,345
- — - andre Lande	28	2,476	4,964
- Viceconsulaterne til Norge . .	1	35	90
- — - andre Lande	10	1,027	965
Summa	72	7,036	13,364

Den af norske Fartøier paa Distriktet optjente Bruttofragt udgjorde saaledes tilsammen 31,660 £.

Af svenske Fartøier ankom i det Hele: 76 dr. 5,351 N.-L.; heraf fra Sverige med Ladninger 33 dr. 2,163 N.-L. og fra andre Lande med do. 38 dr. 2,823 N.-L. Den samlede Bruttofragt, der fortjentes af svenske Fartøier, udgjorde for Indgaaende 17,687 £ og for Udgaaende 10,542 £, ialt 28,229 £.

Fragtberetning. Isærdeleshed i Sommermaanederne har der været et større Antal Fragter at erholde end noget tidligere Aar, hvad der fremgaar af følgende eksempelvis nævnte, i forrige Aar realiserede, Fragter: Jernmalm til Cardiff, Swansea eller Newport 12 til 13 sh. pr. Ton. Phosphat til Plymouth 14 til 16½ sh. pr. Ton. Salt til Wlaardingen 15 til 17½ sh. pr. Ton, til Riga 16 Rubel pr. Læst a 180 Puds, til Rio Grande 45 sh. pr. Ton, til Rio Janeiro 22 til 36 sh. pr. Ton. Manganesium til Stettin 25 sh. pr. Ton, til Newcastle 17 sh. pr. Ton. Hvede til flere Havne i England 3½ sh. pr. Quarter. Korn til Amsterdam 3½ sh. pr. Quarter. Salt til Ostende 16 sh. pr. Ton, til Peterhead, Wick eller Aberdeen 14 til 15 sh. pr. Ton. Olie til St. Petersburg 36 sh. pr. 252 Gallons. Kork til Bremen 75 til 80 sh. pr. Ton, til Leith 70 sh. pr. Ton, til New-York 20 Dollars pr. Ton. Desuden en Mængde forskellige mindre hyppig forekommende Fragter.

Med Hensyn til Kulfarten bemærkes, at til Lissabon indførtes under norsk Flag lidt over 10,000 Tons Stenkul fra England, et

Consulatberetninger for 1873. Lissabon. St. Ubes.

Kvantum, der har lidet at sige i Forhold til Byens og de mange anløbende Dampskibes Forbrug.

Indløbet i Oporto er til de sidste Aar blevet meget forbedret ved Sprængning, og Fartøier, der stikke 20 til 22 Fod, kunne nu indløbe i Duerofloden.

Handelen. Som sædvanligt har der ikke været nogen videre Efterspørgsel efter andre norske Produkter end Klipfisk. Heraf indførtes til Lissabon og Oporto ca. 118,000 Voger til Priser, der varierede mellem 5,800 og 6,500 Reis pr. Kvintal a 60 Kilos., frit ombord. I Almindelighed har man i den senere Tid anvendt mere Omhu paa denne Vares Tilberedelse, ligesom Anvendelsen af Dampfartøier sikrer dens hurtigere Transport og bedre Conservering. Dog kunde det nok lønne Møien at gjøre endnu mere, helst naar man ved, at Oporto alene for sin Part aarlig konsumerer 9,000,000 Kilos.

Ved flere Anledninger har det vist sig, at den portugisiske Landmand foretrækker liden, fed og næsten ikke presset Fisk. Bedst hvis man kunde undgaa al Presning. Blot ved en forsigtigere Tilberedning kan den norske Vare paaregne at seire i Konkurrencen med den paa de portugisiske Markeder mere søgte og bedre kjendte engelske Vare.

Angaaende Distriktets Exportartikler kan oplyses, at Lissabons Salthøst faldt tilfredsstillende ud, hvad Kvantitet angaar. Varen var dertil særdeles hvid. Man beregnede Beholdningerne ved Aarets Slutning til 180,000 Moy. Prisen for grov, hvid Vare var 1,200 til 1,300 Reis pr. Moy af 828 Litres ved Fartøiets Side.

Vinhøsten gav paa sine Steder et rigt Udbytte, paa andre Steder, hvor man havde forsømt at svovle de syge Stokke, var Udbyttet ringe. Producenterne ere i Almindelighed tilfredse, da Priserne paa de utallige Sorter ere i Stigende. Med Undtagelse af Portvin og Madeira, som vedbliver at være dyre, ere de portugisiske Vine lidet kjendte i Norden og derfor lidet efterspurgt. Ved direkte Bestillinger kunde man opnaa saavel antageligere Priser som og Garantier mod Forfalskning. Der er al Grund til at befrygte, at for hver Pibe Portvin, der afskibes til Norden, falder 4 Piber i Form af en stærk, stram Drik Konsumenten til Last. Ved en forøget Indførsel af bouteilleret Vare og Anvendelse af lokale Bestemmelser kunde man uden Tvivl heldig modvirke dette Uvæsen.

Fin Kork af den Kvalitet, som nu aarlig afgaar til Christiania, betinger 10 pCt. over forrige Aars Noteringer; ogsaa for Kork til Fiskerierne begjærer man nu 5 pCt. mere. Større Bestillinger er det vanskeligt at effektuere, hvorfor det anbefales at være tidlig ude med sine Bestillinger.

Man arbejder ivrig paa at faa færdig de Jernbanelinier, der skulle forene flere Byer med Oporto. Sektionen mellem Evora og Estremoz er nylig blevet færdig.

Dette bekvemme Kommunikationsmiddel vil i et Land, hvis Landeveie i de fleste Tilfælde ere slette, bidrage meget til at flere Exportartikler lettere kunne nedbringes til Kysten. Fra Estremadura ligger nu paa Lissabons Toldkammer store Oplag af Hvede, der, som mest passende for de engelske Markeder, næsten udelukkende afhentes af engelske Dampskibe.

Da Portugal nu i flere Aar har nydt politisk Rolighed og store Kapitaler ere komne ind i Landet fra Brasilien, kan Riget

siges at være i en særdeles blomstrende Tilstand. Fondsværdierne ere ogsaa i den sidste Tid betydelig stegne.

Helbredstilstanden i Distriktet har været god.

St. Ubes.

Til St. Ubes ankom i 1873 117 norske Fartøier dr. 14,991 C.-L., hvoraf 114 dr. 14,590½ C.-L. fra udenlandske Havne i Ballast (heri iberegnet 12 Dampskibe dr. 2,062 C.-L.) og 3 dr. 392½ C.-L. (iberegnet 1 Dampskib dr. 179 C.-L.) med 1,054½ Tons Stenkul, og udgjorde den af disse sidste optjente Bruttofragt Spd. 1,913. Af disse Fartøier afgik herfra til Norge 99 dr. 12,640½ C.-L. med 52,649 Moy Salt, 572 Baller Korkebark, 9½ Piber Portvin, 173 Kasser Appelsiner, 80 Kasser Vindruer og 10 Sække Hvede; den af disse optjente Bruttofragt kan anslaaes til Spd. 152,357. 7 Fartøier dr. 913½ C.-L. afgik herfra til udenrigske Havne med Ladning; den optjente Bruttofragt udgjorde Spd. 10,317. 1 Fartøi, dr. 49½ C.-L. afgik herfra til Lissabon i Ballast og 11 Seilfartøier dr. 1,508½ C.-L. gjenlaa her ved Aarets Udgang.

St. Ubes besøgte i 1873 af 35 svenske Fartøier dr. 2,567 N.-L., der ankom fra Udlandet i Ballast samt 1 dr. 53 N.-L., der ankom med Ladning. Af disse afgik til Sverrige 35 Fartøier dr. 2,542 N.-L. med 15,337 Moy Salt, 594 Baller Korkebark og 50,000 Rør samt til Norge 1 Dampskib dr. 78 N.-L.

Med Undtagelse af nogle faa Ladninger Stenkul ere alle hertil ankomne Fartøier altid ballastede; da imidlertid Dampskibsfarten herpaa betydelig er tiltaget, og Gasværket og Dampskibsbolaget bestandig tiltrænger Kul, er der bleven oprettet et fast Stenkulsoplag, der vil bidrage til, at der herefter oftere vil kunne erholdes Kulfragter hertil.

Fragtmarkedet var, hvad Udfragter angaar, i det forløbne Aar livligere end eller i de sidste Maaneder. Der betaltes til Trondhjem 80 β pr. Dampskib og 72 β pr. Seilskib & 5 pCt., til Bergen 66 a 72 β & 5 pCt., til Stavanger 48 a 54 β & 5 pCt., alt norsk Mynt; til Gøtheborg Rd. Rmt. 2,50 & 5 pCt., alt pr. Seilskib og pr. udlosset Tønde. De fleste befragtede Fartøier vare allerede befragtede før Ankomsten hertil. Paa Brasilien ere ingen Fragter sluttede her i det forløbne Aar.

Indførselen af nordiske Produkter møder vedblivende store Vanskeligheder i gamle Varer og dermed forbundne bindende Kreditforholde. Tilførsel af nordiske Produkter i hele Ladninger kan derfor ikke tilraades, derimod vilde vistnok mindre Partier ofte her kunne finde et fordelagtigt Marked.

Planker, 3×9 Toms 14 Fods, i Partier paa høist 120 Tylvter, vilde utvivlsomt nu kunne obtainere en Pris af 15,000 Reis pr. Tylvt; Prisen vil forøvrigt bero paa Markedsprisen i Lissabon, dog saaledes, at den der i Almindelighed er noget lavere end her.

Bjælker finder meget liden Afsætning her, da Pladsens Behov for det meste dækkes af indenlandsk Vare, der er betydelig billigere, men hvis Kvalitet er meget slettere end den nordiske.

Spirer obtainere her undertiden høist fordelagtige Priser, men da disse bero paa hvormange Skibe, der til enhver Tid bygges eller repareres, kan ingen Pris noteres. Det usikre Forbrug gjør det ikke tilraadeligt at oprette Oplag.

Consulatberetninger for 1873. St. Ubes. Bilbao.

Tjære staar nu i 9,000 Reis pr. Tønde. Afsætningen af denne Vare er høist ubetydelig, hvorfor det tilraades ikke at hidsende større Partier end 25 Tønder, da man ellers løber Fare for at faa meget lavere Priser.

Beg anvendes udelukkende af indenlandsk Tilvirkning.

Af Klipfisk konsumeres her betydelige Kvanta og man forsyner sig hermed fra Lissabons Marked; thi den ferske Fisk, hvoraf St. Ubes Havkyst giver et meget rigt Udbytte, forsendes for største Del pr. Jernbane saavel til Lissabon og Provinsen Alemtejo som til Spanien.

Saltproduktionen forrige Aar gav et Udbytte af ca. 150,000 Moy ualmindeligt vakkert Salt, hvilket, med Tillæg af 100,000 Moy gammelt Salt, vil være mere end tilstrækkeligt til Udslibning, om ogsaa denne skulde vedblive at være saa livlig, som den har været i de sidste Maaneder af Aaret, hvad der iøvrigt ikke er troligt.

Priserne ere 1,200 Reis pr. Moy, men vil sandsynligvis stige noget, da endel af Saltpandeierne ere uvillige til at sælge til denne Pris, der knapt dækker Omkostningerne ved Produktionen.

Vinhøsten faldt forrige Aar meget fattig ud i kvantitativ Henseende, men Vinen var til Gjengæld af en udmærket Kvalitet; i det Indre af Provinsen Alemtejo var derimod Høsten upaa-klagelig. Vinprisen er som i 1872 40 a 50 Milreis pr. Pibe.

Produktionen af Appelsiner, Citroner og Pomerantser er i stadig Tiltagende. Herfra udskibes dog ubetydeligt, da næsten hele Pladsens høist betydelige Produktion gaar pr. Jernbane til Lissabon, hvor den indskibes i de derfra næsten daglig afgaaende Dampskibe til England, Frankrige, Holland og Tydskland. Prisen er 2,200 Reis pr. Kiste paa ca. 350 Stykker.

Kornhøsten faldt godt ud og mere end tilstrækkelig til Landets Behov. Hvede betales med 5 a 600 Reis, Rug med 340 Reis og Mais med 360 Reis pr. 14 Litres.

Olivenhøsten var høist ubetydelig, hvorfor Prisen paa Olivenolie er 13 a 1400 Reis pr. Alqueire eller pr. 8 $\frac{1}{10}$ Litres.

Efter Korkebark er Efterspørgselen fremdeles saa stor, at de indgaaede Ordres ikke i sin Helhed kunne effektueres. Prisen er derfor yderligere steget og noteres nu fra 33 $\frac{1}{2}$ Reis til 264 Reis pr. Kilogr. der modsvarer 2,000 Reis a 15,840 Reis pr. Kvintal paa 60 Kilogr.

Priserne paa andre Exportartikler vare: Figen i Kasser pr. 15 Kilos 1,200 Reis, i Matter pr. do. 1,000 R.; Bønner, røde, hvide og gule pr. 14 Litres 800 a 1,000 R.; Kastanier pr. do. 600 R.; Honning pr. 15 Kilos 2,000 R.; Krakmandler pr. 14 Litres 1,600 R.; Mandler, afskallede pr. 15 Kilos 3,200 Reis; Oliven, saltede pr. 14 Litres 800 Reis; Risengryn pr. 15 Kilos 1,200 a 1,300 R.; Rosiner pr. do. 3,600 R.; Svedsker pr. do. 2,400 R.; Vinedike pr. Pibe 40,000 R., Valnødder pr. 14 Litres 700 Reis.

Sundhedstilstanden i Distriktet er fremdeles god.

Bilbao.

Bilbaos strenge Beleiringstilstand i 125 Dage, hvoraf Byen i 72 Dage Nat og Dag næsten uafsladelig bombarderedes, og hvortil jeg nærmere skal komme tilbage, er Grunden, hvorfor

jeg først idag kan have den Ære at oversende Consulatets Aarsberetning vedkommende de forenede Rigers Handel og Skibsfart i sammes Distrikt i Aaret 1873.

Af norske Fartøier ankom i bemeldte Aar 116, hvoriblandt flere Dampskibe, drægtige tilsammen 13,279 C.-L. mod 119 i Aaret 1872, dr. 14,108 C.-L. eller 829 C.-L. mere end i 1873. Fra Norge kom 59 og fra Sverige 33 med Ladning. Fra Udlandet indtraf 20 med Ladning og 4 i Ballast. Fra 1872 blev 2 overliggende og indkjøbtes 2 spanske Fartøier dr. tils. 260 C.-L. for norsk Regning.

Af svenske Seil- og Dampfartøier indtraf 9, dr. 764 N.-L., hvoraf 5 kom lastet fra Sverige og 2 fra Udlandet; de andre 2 kom ogsaa fra Udlandet, men i Ballast, og blev 1 overliggende fra 1872, i hvilket Aar indtraf 16 svenske Fartøier dr. 1,739 N.-L. eller 975 N.-L. mere end i 1873.

Af de norske Fartøier afgik 53 og af de svenske 3 i Ballast, medens af de første 65 og af de sidste 7 erholdt Fragt, og afgik de fleste med Jernerts til England. 2 norske Skibe blev overliggende til Aaret 1874.

Fra Norge indførtes i 59 norske Fartøier:

454,176 $\frac{1}{2}$	Voger Klipfisk
7	Tønder Tran
486 $\frac{1}{2}$	do. Rogn
40,000	Fod Planker
1,265,000	do. Bord

til Værdi paa Lossestedet af rvn. 26,991,568
og i fremmede Skibe:

276,135 $\frac{1}{2}$	Voger Klipfisk
10	Tønder Tran
1,013 $\frac{1}{2}$	do. Rogn

som beløber sig til - 15,556,912

altsaa tilsammen for rvn. 42,548,480

eller (for 1 norsk Spd. 22 rvn.) . . . N. Spd. 1,934,021

Fra Sverige indførtes i 5 svenske Fartøier 640,000 Fod 3toms Planker til en Værdi af rvn. 960,000
og i 33 norske:

4,038,000	Fod 3toms Planker
590,000	- Bord
31,970	Kubikfod Bjælker
til Beløb	- 7,726,775

altsaa tilsammen for rvn. 8,686,775

- 394,853

eller ialt fra de forenede Riger for . . . N. Spd. 2,328,874

mod i 1872 fra Norge for	N. Spd. 1,862,708
og fra Sverige	- 341,412

tilsammen N. Spd. 2,204,120

altsaa for N. Spd. 124,754 mere i 1873 end i 1872, hvilket skriver sig saavel fra Klipfisk- som fra Trælastprisernes Stigning, uagtet Importen af begge Artikler var noget mindre.

Nogen Export fra Distriktet til de forenede Riger fandt ikke Sted i Løbet af Aaret.

Trælastfragterne fra den botniske Bugt varierede fra 95 til 105 frcs. med 5 pCt. pr. Ptb. Standard.

Consulatberetninger for 1873. Bilbao. Cadix.

Differentialtoldens Ophævelse for faa Aar tilbage har bidraget til, at de forenede Rigers Fartøier alt mere og mere benyttes til Indførselen af Klipfisk fra Norge, og ankom deraf 62 pCt. under norsk og svensk Flag og 38 pCt. i spanske Fartøier, alt for det Meste i Dampskibe, hvoraf de spanske have Vanskelighed for at konkurrere paa Norge i Klipfiskfarten med de forenede Rigers. Klipfiskfragterne holdt sig i Löbet af Aaret fra 8 til 9 rvn. pr. Kvintal af 3 Voger, som ogsaa ere de nugældende.

Jernertsfragterne herfra indtil i Begyndelsen af August Maaned, paa hvilken Tid Skibsfarten her ophørte paa Grund af Borgerkrigen, stode temmelig høje, og betaltes for Bristolkanalen 16 sh. og til en Havn paa Østkysten af England 20 sh. pr. Ton. Uagtet Bilbaos Befrielse den 2den Mai, vedbliver Skibsfarten med Udlandet endnu at være standset; men skulde Rolighed snart indtræde, faar man haabe det Bedste, at den atter igjen lidt efter lidt vil tage sig op igjen. Fra Santander betaltes til England fra 12 til 16 rvn. for Jernerts og for Hvede og Møl fra 14 til 18 sh. pr. Ton; men nu er det flauere dermed og til 2 a 3 sh. lavere er det endog vanskeligt at erholde Fragt.

Importen af Klipfisk fra Norge beløb sig til 730,312 Voger mod 785,854 Voger i 1872. Fra Island, Færøerne, Shetlandsøerne og Newfoundland indførtes 105,018 Voger mod 122,514 i 1872. Kvaliteten var i Almindelighed bedre end i 1872, og gjælder dette især for Søndmørsfiskens Vedkommende. Fra Begyndelsen af August Maaned gik hele Klipfiskhandelen herfra over til Santander, siden den Tid har ingen Tilførsel hertil fundet Sted. Priserne holdt sig faste, i Forbindelse med en temmelig livlig Afsætning, hele Aaret igjennem, og varierede fra 150 op til 180 rvn. og kan Gjennemsnietsprisen kalkuleres til 165 rvn. mod 150 i 1872.

Beholdningerne i Distriktet overstige neppe 6,000 Kvintaler norsk Klipfisk, og holdes Priserne i 174, 168 og 162 rvn. pr. Kvintal, 1ste, 2den og 3die Sort i Detail.

Trælasttilførselen af alle Sorter var noget mindre end i 1872.

Som Følge af denne Byes Beleiring aftog Forbruget her ganske betydeligt, medens Afsætningen i de øvrige nordspanske Havne har været temmelig livlig. De stedse stigende Priser i de forenede Riger havde naturligvis tilfølge, at de ogsaa paa de nordspanske Markeder toge Favør. Gjennemsnietsprisen har i Löbet af Aaret været 1 rvn. 50 cts. pr. løbende Fod 3toms Furu-planker, og deri holder den sig fremdeles. Beholdningerne, især her, ere store, og nogen Stigning er derfor ikke tænkelig.

Tran- og Rognprisen holdt sig omkring 23 og 18 Pjastre pr. Tønde.

Hvede- og Oliehøsten gav i 1873 et stort Udbytte, og lader det til, at Førstnævnte ogsaa iaar vil blive ret god. Saavel af Hvede som af Hvedemel fandt megen Export Sted til England og mest fra Santander, hvor Prisen nu for en Tønde gjælder 6 Spd. og Hvedemel 8 Spd., frit ombord.

Kursen paa London staar i 49½ d og paa Paris 5 fres. 19 cts. for 20 rvn. 8 Dage Sigt.

Ligefra August Maaned ophørte al fremmed Skibsfart paa dette Sted og den 28de Decbr. afspærredes Floden aldeles af Carlisterne. Uden nogensomhelst Forbindelse hverken tilvands eller tillands, og uden mindste Tilførsel af Fødevarer har Byen Bilbao udholdt 125 Dages streng Beleiring, hvoraf den i 72 Dage

og Nætter næsten uafsladelig paa den mest ubarmhertige Maade er bleven bombarderet. Den 21de Februar begyndte Bombardementet og endte den 1ste Mai Kl. 11 om Aftenen, efter at der alene af Bomber paa 100 Ø var kastet ind i selve Byen ca. 6,000 Stkr. Den 2den Mai blev den befriet. Efter en glimrende Seier over Carlisterne ved Munnecas, tre Mile herfra, gjorde Generalerne Concha og Serrano i Spidsen for ca. 30,000 Mand, under den mest stormende Jubel, deres Indtog Kl. 5 om Eftermiddagen. Øienvidne under hele Beleiringstiden til næsten alt, hvad som er passeret, er det alligevel umuligt, at kunne beskrive hvad denne By med dens brave Indvaanere har lidt, — neppe et Hus findes ubeskadiget, og i de sidste 8 Dage var Byen uden Brød! Hestekjød betaltes med 44 ß norsk pr. Pund, et Æg 33 ß og en Skibsbeskøit (Kjæx) indtil med 55 ß ! — Flere Bomber faldt ned i min Bopæl uden at foraarsage nogen videre Skade, og have heller ikke Landsmænds store Trælastlagere lidt det mindste. Det vil vistnok endnu være en Tid inden Regjeringen faar Bugt med Carlisterne, imidlertid nærer man Haab om, at dette vil ske, og isaafald vil vistnok Bilbao atter igjen vende tilbage til sin driftige Stilling, hvilket er at ønske ogsaa for de forenede Rigers Handels og Skibsfarts Skyld.

Cadix.

Under de ulykkelige politiske Forhold, hvorunder Spanien i den senere Tid har lidt, og som snart kan siges at antage en næsten kronisk Karakter, er nogen livlig Forbindelse med Udlandet ikke at vente, og specielt vil de forenede Rigers Forbindelser med Spanien stærkt afficeres deraf, da disse Forhold især maa have Indflydelse paa Fragtfarten, i hvilken vore Fartøier finder den største Beskæftigelse. At det forløbne Aar ingen heldige Resultater for vor Skibsfart vil kunne opvise, er derfor en Selvfølge, saameget mere som dette før har været værre end de foregaaende i politisk Henseende. Efterat Republiken blev erklæret den 11te Februar, har den ene Regjering fulgt paa den anden med korte Mellemrum, og hele Landet været hjemsøgt af Uroligheder og Oprør, medens imidlertid den carlistiske Bevægelse i Norden har antaget stedse større Dimensioner.

Naar ikke desto mindre Resultatet af de forenede Rigers Skibsfart og Handel med dette Distrikt viser omtrent det samme Resultat som forrige Aar, er dette begrundet deri, at Distriktet i Forhold til det øvrige Spanien har været lidet hjemsøgt af Uroligheder; kun de to Sommermaaned Juli og August gjorde i denne Henseende en Undtagelse.

Distriktet besøgtes i forløbne Aar i det Hele af 80 norske Fartøier dr. 10,708 C.-L. mod 64 dr. 7,886 i 1872; og af 19 svenske dr. 1,404 N.-L. mod 19 dr. 1,726 i 1872.

Ankomne norske Fartøier:		Ankomne svenske Fartøier:	
til Hovedstationen	46 dr. 6,260 C.-L.	12 dr. 1,072 N.-L.	
- Sevilla	29 - 3,813 -	4 - 269 -	
- øvrige Viceconsulater	5 - 635 -	3 - 263 -	
Tilsammen 80 dr. 10,708 C.-L.		19 dr. 1,404 N.-L.	

Consulatberetninger for 1873. Cadix.

Den af de norske Fartøier i Aarets Løb optjente Bruttofragt udgjorde for Fartøier:

Ankomne til Cadix	Sevilla.	Afgaaede fra Cadix.	Sevilla.
fra Norge £ 2,729	320	til Norge £ 1,972	—
- Sverige - 1,349	7,020	- Sverige - 77	—
- andre Lande - 4,561	3,384	- andre Lande - 8,007	7,144
Summa £ 8,639	10,724	Summa £ 10,056	7,144

Ankomne ialt £ 19,363. Afgaaede ialt £ 17,200.

Paa Cadix og Sevilla altsaa optjent tilsammen £ 36,563.

Desuden er 1 norsk Fartøi dr. 172 C.-L. ankommet med Ladning fra Sverige til Huelva, og 1 dr. 93 C.-L. afgaaet derfra med Ladning til Preussen. Opgave over Fragtbetøb for disse Fartøier savnes.

Den af svenske Fartøier ved Hovedstationen fortjente Bruttofragt udgjorde for indgaaende £ 2,851 og for udgaaende £ 3,107.

Nedenstaaende Tabeller give en Oversigt over de forenede Rigers Skibsfart og Handel paa Cadix i de sidste 6 Aar.

Ankomne norske Fartøier: Ankomne svenske Fartøier:

1868:	64 dr. 7,630 C.-L.	16 dr. 1,181 N.-L.
1869:	43 - 4,551 -	29 - 2,420 -
1870:	53 - 6,242 -	19 - 1,413 -
1871:	33 - 3,624 -	21 - 1,821 -
1872:	42 - 5,482 -	14 - 1,370 -
1873:	46 - 6,260 -	12 - 1,072 -

Indførselen med ovennævnte Skibe udgjorde:

Fra Norge:					Fra Sverige:			
Aar.	Planker.	Is.	Fisk.	Værdi.	Planker.	Bjelker.	Tjære.	Værdi. ²⁾
	Stkr.	Tons.	Voger. ¹⁾	£	Stkr.	Stkr.	Tdr.	£
1868	21,672	910	2,928	5,680	90,027	1,791	30	15,000
1869	12,805	770	12,761	7,522	49,149	3,141	118	17,470
1870	39,407	690	2,856	7,336	66,551	1,878	126	11,350
1871	23,979	656	—	3,365	88,803	2,894	550	18,648
1872	14,266	649	1,500	4,586	99,605	2,001	—	19,279
1873	54,609	520	10,100	12,300	65,662	1,266	—	18,000

Den norske Skibsfart paa Sevilla stiller sig i de sidste 6 Aar saaledes:

Fartøier ankomne med Ladning.				Fartøier afgaaede med Ladning.		
Aar.	Antal.	Tons.	Fragt i £.	Antal.	Tons.	Fragt i £.
1868	10	2,104	4,350	5	1,256	2,025
1869	7	1,311	2,784	2	470	275
1870	13	3,089	6,620	8	1,950	2,965
1871	26	6,273	11,610	17	4,096	9,950
1872	15	3,124	5,201	13	2,986	5,200
1873	29	7,626	10,724	19	5,386	7,144

Af svenske Fartøier ankom i afvigte Aar 4 dr. 269 N.-L.

De forenede Rigers Forbindelse med Sevilla tiltager aarlig i Betydning. I sidste Aar udgjorde Indførselen fra Norge: 7,230 Planker, og fra Sverige 78,964 Planker, 6,000 dobbelte Planker og 1,900 Bjelker.

Til de øvrige Viceconsulsstationer er tilsammen ankommet:

5 norske Fartøier dr. 685 C.-L.

og 3 svenske — — 263 N.-L.

hvoraf til Huelva 2 norske og 1 svensk, der bragte 2 Trælastladninger, og hvoraf 1 norsk og 1 svensk afgik med Mineralladning; de øvrige anløb for Ordre.

Trælast. Planker have i Aarets Løb vist en stadig Tendens til at stige og have været livlig efterspurgt, endog til en Pris af Pjaster 14½ pr. Dusin. Hvorvidt disse Priser ville kunne holde sig i den nu aabnede Sæson er ikke muligt med Bestemt-

hed at kunne sige; men forudsat at ingen nye politiske Forstyrrelser indvirke paa Markedet, er dette dog rimeligt, da Forraadet ikke er mere end sædvanligt stort.

Klipfisk. Indførselen hertil af Klipfisk udviser en ikke ubetydelig Stigning siden de foregaaende Aar, der dog neppe er at stole paa. Hovedgrunden til denne Forøgelse i den direkte Import var nemlig Umuligheden af at hidsende Varen fra Bilbao, der, som bekendt, i længere Tid har været blokeret, og saasnart Aarsagen ophører, er det sandsynligt, at ogsaa Følgen vil ophøre.

Salt. Exporten af Salt til de forenede Riger var i 1873 til Norge 3,123½ og til Sverige 340 Læster. Prisen har det hele Aar holdt sig ved 100 Real pr. Læst. Der er heller ingen Sandsynlighed for, at denne Pris vil gaa ned, ialfald ikke for den nye Høst kan udøve sin Indflydelse.

Vin. Den Sherryvin, der udføres til Sverige og Norge, gaar mest indirekte over Hamburg, London og Kjøbenhavn; direkte herfra er importeret 779½ Piber, hvilket dog kun repræsenterer en Brøkdel af det virkelige Kvantum.

Fragter. Som sædvanlig har alle de hertil ankomne fragtsøgende Fartøier fundet heldig Beskæftigelse, hovedsagelig med Salt til Rio de la Plata og Brasilien. Der har været livlig Efterspørgsel efter Skibsrum, og der er ingen Tvivl om, at denne for de forenede Rigers Handelsmariner heldige Tilstand vil vedvare i dette Aar. Fragterne til efternævnte Steder har været

¹⁾ for 1868 og 1870: Kvintaler.

²⁾ heri indbefattet for 1869: 25 Tdr. Beg, for 1870: 3,100 Stkr. Bord, for 1871: 8 Kasser Fyrstikker og for 1873: 22 Masteevner og 72 Tdr. Tran.

Consulatberetninger for 1873. Cadix. Barcelona.

noteret saaledes: 30--35 sh. for Montevideo og Buenos Ayres og 37 sh. 6 d a 42 sh. 6 d for Floderne.

Consulatet tillod sig i sin foregaaende Aarsberetning at hende Opmærksomheden paa den stedse stigende Betydning, som Sevilla antager for Skibsfarten, og det Antal Fartøier, som i Aaret 1873 har fundet Beskæftigelse fra denne Havn, har noksom bevist, at vore Rhedere gjør vel i at have sin Opmærksomhed rettet paa Forholdene dersteds for at kunne benytte de heldige Konjunkturer, der tilbydes. De forenede Rigers Viceconsul der gjør imidlertid opmærksom paa, at Seilskibe kun med Sikkerhed kan anløbe Sevilla, naar de ikke stikke dybere end 15 spanske Fod.

Sundhedstilstanden i Distriktet har i det forløbne Aar været fuldstændig tilfredsstillende.

Barcelona.

Trods de stærke politiske Rystelser i forløbne Aar samt den stadigt vedvarende Borgerkrig, der haardt har hjemsøgt den største Del af Catalonien, er Fabrikvirksomheden i det Hele taget bleven fortsat uden særdeles væsentlige Afbrydelser. I Landdistrikterne have vel endel Fabriker i længere Tidsrum maattet standse, men i og omkring Barcelona have de for største Delen arbeidet med Fordel. Bomuldsindførselen til Barcelona aftog noget i f. A., men Indførselen af Stenkul og Huder er tiltaget; der indførtes af disse Artikler i

	Bomuld.	Stenkul.	Huder.
1871	32 Mill. Kilos.	194,000 Tons	304,000 Stkr.
1872	25 —	164,000 —	338,000 —
1873	24 —	177,000 —	359,000 —

Skibsfarten paa Barcelona har ogsaa i det Hele taget omtrent holdt sig paa samme Standpunkt som i de tvende forudgaaende Aar, men den fremmede Skibsfart er i Tilbagegang. Der ankom i

1871	646,489 Tons, hvoraf under fremmed Flag	251,595 Tons
1872	610,985 - - -	237,307 —
1873	623,205 - - -	203,827 —

Det viste sig allerede i 1872, at Seilskibene i Fragtfarten her paa Stedet begyndte at udtrænges af Dampskibene, og dette er i afvigte Aar fortsat. En overveiende Anpart af Stenkulsindførselen er saaledes i forrige Aar foregaaet i engelske Dampskibe.

Af de fremmede Nationer, som indtage de første Pladse i Skibsfarten paa Barcelona, er den italienske og de forenede Rigers gaaet stærkt tilbage, medens den engelske og franske er tiltaget. Der ankom nemlig i

	Engelske.	Italienske.	Franske.	Svenske og Norske.
1870	50,206 Tons	30,574	16,416	22,754
1871	54,100 -	63,900	?	38,670
1872	72,759 -	56,192	32,395	25,534
1873	73,979 -	35,900	33,999	7,700

Navnligen er den norske Skibsfart paa Barcelona aftaget i afvigte Aar i en mærkelig Grad. Den udgjorde i

	fra Norge	fra Udlandet	tilsammen
	C.-L.	C.-L.	C.-L.
1870	15 Fartøier dr. 2,525	37 dr. 6,998	= 52 dr. 8,523
1871	23 — - 2,300	59 - 11,874	= 82 - 14,174
1872	28 — - 2,593	39 - 7,393	= 67 - 9,986
1873	27 — - 3,012½	14 - 2,728½	= 41 - 5,741

Den direkte Fart udviser en Stigning, men Fragtfarten er gaaet lavere ned end Tilfældet har været i noget tidligere Aar, hvorfra Optegnelser haves. Den ringeste Skibsfart under norsk Flag falder paa Aaret 1866, nemlig 26 Skibe til en Drægtighed af 4,596 Læster, men af disse kom imidlertid fra udenrigsk Havn 20, drægtige 4,319 Læster. Grunden til denne stærke Aftagen i den norske Fragtfart kan dels tilskrives den Konkurrence, Dampskibene gjøre, dels den formindskede Trælastimport og endelig for den væsentligste Del den politiske Situation, som har fremkaldt Betænkeligheder ved at modtage Befragtninger til et Land, hvor Forholdene ere usikre og Samfundsordenen paa flere Steder har været udsat for alvorlige Forstyrrelser. I indeværende Aar vil rimeligvis den norske Fragtfart her paa Stedet blive høist ubetydelig. Der er hidtil kun ankommen 1 norsk Fartøi fra udenrigsk Havn, medens Antallet af svenske Fartøier, ankomne fra fremmede Havne, udgjør 10 til en Drægtighed af 1,250 N.-L.

Antallet og Drægtigheden af de til Catalonien ankomne norske Fartøier udgjorde i

1871	103 dr. 16,446½ C.-L., hvoraf lastede	98 dr. 15,973 C.-L.,
1872	87 - 12,675 -	79 - 11,473 -
1873	63 - 7,810 -	60 - 7,560 -
og i samme Aar afgik		
1871	101 dr. 16,235 C.-L., hvoraf lastede	21 dr. 2,588 C.-L.
1872	92 - 13,657 -	19 - 2,605 -
1873	65 - 8,041 -	21 - 2,708 -

Fartøier, der paa samme Reise have losset eller ladet saavel i Barcelona som Tarragona, ere kun regnede engang som ankomne og afgaaede. Antallet af disse udgjorde i f. A. 10 af en Drægtighed af 1,524 C.-L.

De norske Fartøiers Bruttofragt i forløbne Aar har udgjort for Indgaaende 644,268 frcs. og for Udgaaende 192,900 frcs.

Distriktet har i de 3 sidste Aar været besøgt af følgende Antal svenske Fartøier:

1871	40 til en Drægtighed af 3,519½ N.-L.
1872	33 — 2,737 -
1873	26 — 2,527 -

Blandt de i f. A. ankomne svenske og norske Skibe fandtes 2 svenske Dampskibe, dr. 134 N.-L. og 9 norske af en Drægtighed af 1,327 C.-L., hvilke sidste samtlige ankom med Fisk.

Consulatberetninger for 1873. Barcelona. Alicante.

frigjorte fra deres harpixagtige Bestanddele (si las maderas estén sangradas ó depuradas de la parte resinosa), skal Veining atter tillades til Udregning af Skibsafgifterne, — hvilken Bestemmelse efter hvad Tolddirektøren mundtlig har forklaret, da de Furu-planker, der indføres med svenske og norske Fartøier til Spanien, altid ankomme mere eller mindre „aftoppede“, er ensbetydende med en Tilbagegang til den Beregningsmaade af Ladningens Vægt, der var gjældende for Cirkulæret af 5te Februar.

Ved Dekret af 30te Mai blev der i de spanske Toldordonnancer foretaget en Modification, der indeholder en Tilbagevenden til det tidligere gjældende System med Consulscertifikater. I den Hensigt at hindre den under de nuværende Forhold meget udbredte Toldsvig, bestemmer dette Dekret, at ethvert Fartøj, der ankommer fra Udlandet i Ladning eller Ballast, under en Mulk af 1000 Pesetas indtil videre skal være forsynet med det anordnede Manifest, viseret af spansk Consul paa Afgansstedet eller i Mangel deraf af en Lokalautoritet.

De spanske Toldordonnancer, der ere udfærdigede i 1870, have siden den Tid modtaget saa mangfoldige Tillæg og Forandringer i alle Retninger, at det selv for de saakaldte Toldagenter, hvis Hverv der er at befatte sig med Fortoldninger og Fartøiers Expedition, er særdeles vanskeligt at kjende de til enhver Tid gjældende Bestemmelser. Da den mindste Feiltagelse medfører de mest rigorøse Mulkt, have disse Agenter indgivet til Regjeringen en Forestilling om det Nødvendige og Billige i, at der snart foranstaltes en ny revideret Udgave af Ordonnancerne.

Alicante.

Til Distriktet ankom i 1873:

12 norske Fartøier dr. 1,348 C.-L. fra Norge med Ladning af Klipfisk og Planker.

18 — - 3,357 - fra Udlandet med Ladning.

20 — - 3,353 - — i Ballast.

50 norske Fartøier dr. 8,058 C.-L., hvilke have optjent en Bruttofragt af frcs. 408,800.

Fra Distriktet afgik 50 norske Fartøier, dr. 8,182 C.-L., heraf 14 dr. 2,489 C.-L. til Norge med Saltladning.

Den af de afgaaede norske Fartøier optjente Bruttofragt udgjorde frcs. 337,300.

I 1872 ankom til Distriktet 63 norske Fartøier, dr. 10,725 C.-L., og udgjorde den af dem optjente Bruttofragt 427,900 frcs., samt afgik 61 norske Fartøier dr. 10,326 C.-L., hvis optjente Bruttofragt udgjorde 231,600 frcs.

Af svenske Fartøier ankom i 1873 31, dr. 3,043 N.-L. mod i 1872 25 dr. 2,765 N.-L.

Til samtlige spanske Havne, hvor Consulatsbedsmænd findes ansatte, ankom i 1873

342 norske Fartøier dr. 44,512 C.-L., deraf fra Norge 134 dr. 13,726 C.-L. og

95 svenske — - 8,664 N.-L., deraf fra Sverige 37 dr. 3,372 N.-L.

De ankomne norske Fartøier fordeler sig paa Consulatdistrikterne som følger:

Distrikter.	I det Hele.		Deraf fra Norge.	
	Antal.	C.-L.	Antal.	C.-L.
Til Alicante	50	8,058	12	1,348
- Barcelona	73	9,334	48	5,108
- Bilbao	116	13,279	59	5,522
- Cadix	75	9,849	9	1,054
- Malaga	28	3,992	6	694
Tilsammen	342	44,512	134	13,726
mod i 1872	352	48,277	96	9,992

I Fragtfarten have Dampskibene, især de mange engelske, som altid findes her, og som gaa for Fragter, som Seilfartøjerne ikke kunne antage, totalt fortrængt disse, saavel ved Importen af Stenkul som ved Exporten af Græs, Malm etc.

For de ankomne norske Fartøier fandtes saaledes i Almindelighed ingen anden Sysselsætning, end at tage Saltfragt i Torrevieja eller at indlade Salt for Rederiets Regning. Prisen paa Salt i Torrevieja for Export til Udlandet var 36 Realer pr. 1,000 Kilogr. for hvidt, vasket, 30 Realer pr. 1,000 Kilogr. for ordinært uvasket paa Vægtskaalen i Saltgaarden; Ladningsomkostninger ca. 8 Realer pr. 1,000 Kilogr.¹⁾ Betydelige Forraad af hvidt, graat og rødt Salt findes i Torrevieja.

I Iviza, hvor Salttilvirkningen er i Privates Hænder, var Prisen 38 Realer pr. 1,000 Kilogr. for ordinært, frit ombord.

Fra Torrevieja afskibedes i det forløbne Aar til Norge 7,300 metriske Tons Salt.

Af norsk Klipfisk indførtes der i det forløbne Aar til Havnene Alicante, Valencia og Carthagera med norske Fartøier 49,000 Voger mod i 1872 25,500 Voger samt med fremmede Fartøier 511,800 Kilogr. mod i 1872 363,100 Kilogr., men ligesom i 1872 var al den Klipfisk, som fra Norge indførtes til Distriktet, for Detailhandlernes Regning. Priserne varierede mellem 220 og 210 Realer pr. 100 Kilogr. med Fradrag af Told og Losningsomkostninger. Forbruget af norsk Fisk er fremdeles ubetydeligt i denne Del af Landet og kun, naar Newfoundland- og Labrador-Fisken mangler, kan den afsættes med Fordel.

Af Klipfisk fra Newfoundland- og Labradorkysten indførtes til Alicante 5,578,900 Kilogr. mod i 1872 4,275,250 Kilogr.; denne Forøgelse i Importen skrev sig fra, at flere til Valencia og Carthagera destinerede Ladninger maatte udlosses her paa Grund af Urolighederne dersteds.

Den høieste Pris, hvortil Newfoundlandsfisken solgtes ombord, var 228 Realer og den laveste 200 Realer, Prisen paa Labradorfisken var mellem 200 og 150 Realer, alt pr. 100 Kilogr. Størstedelen af de ankomne Ladninger var i Consignation for at søge Marked.

Efter 1ste Januar 1874 skal al Klipfisk, som udlosses i

¹⁾ 1,480 a 1,500 Kilogr. modsvare det ældre Saltmaal „Modin“, der i Norge pleiede at levere 9 Tønder.

Consulatberetninger for 1873. Alicante. Malaga. Gibraltar.

Alicante, til Municipalitetet erlægge en Afgift (derecho modico) af Real, 0—48 c. pr. 100 Kilogr.

Importen af norske Planker har i det forløbne Aar været meget ringe, da den overdrevne Pris, der fordres for Planker fra Christianssund, det eneste Sted i Norge, hvorfra de importeres hertil, hindrer deres Anvendelse til Rosin- og Appelsinkasser, hvortil man under disse Forhold benytter de langt billigere, men ogsaa slettere Bord fra Galicien og Portugal.

Handelsoperationerne i Distriktets Havne have lidt mindre end man skulde vente under de anarkiske Tilstande, hvori Landet befandt sig forrige Aar, med Undtagelse af Carthagera, hvis Havn i de 6 Maaneder, den var i Insurgenternes Hænder, tilspærredes for al lovlig Handel og Søfart. Uagtet Byen udplyndredes af Insurgenterne og tildels ødelagdes ved Regjeringstropernes Bombardement, reiser den sig dog med utrolig Aktivitet.

Beskydningen af Alicante og Valencia foraarsagede derimod liden Skade, og have disse Byer draget Fordel af den besværliggjorte Kommunikation mellem de øvrige Middelhavsbyer og det Indre af Landet.

Vexelkurserne i Alicante og Valencia have i det forløbne Aar varieret mellem 50 a 51½ d pr. Peso for 90 Dages Dato-vexler paa London, og mellem Frcs. 5—20 og 5—28 pr. Peso for 8 Dages Sigtvexler paa Paris.

Discontoen har varieret mellem 6 a 8 pCt. pr. anno.

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

Malaga.

Consulatdistriktet besøgte i 1873 i det Hele af 28 norske Fartøier dr. 3,992 C.-L. mod 23 dr. 3,452 C.-L. i 1872.

Af norske Fartøier med Ladninger ankom i 1873:

	Antal.	C.-L.	Fragt i frcs.
Til Malaga fra Norge . . .	5	605	30,030
- Almeria - — . . .	1	89	7,200
- Malaga - andre Lande .	6	962	62,470
- Almeria - — . . .	4	743	41,700
Summa	16	2,399	141,400

Af norske Fartøier med Ladninger afgik i 1873:

	Antal.	C.-L.	Fragt i frcs.
Fra Malaga til Norge . . .	1	43	6,250
- — - andre Lande .	21	2,823	174,040
- Almeria - — . . .	7	1,390	60,500
Summa	29	4,256	240,790

Den i sidste Aar paa Distriktet optjente Bruttofragt udgjorde saaledes for Indgaaende og Udgaaende tilsammen 382,190 frcs.

Af svenske Fartøier ankom i afgivte Aar ialt 12 dr. 897 Nylæster, heraf indehavde 2 Ladninger til Malaga og 2 til Almeria.

Den af ankomne og afgaaede svenske Fartøier fortjente Bruttofragt udgjorde tilsammen 202,060 frcs.

Handelen. Forbruget af norsk Klipfisk tager større og større Opsving paa denne Plads, og er der i det forløbne Aar indført noget større Partier end i 1872, som ere blevne solgte til en Pris af 4¾ a 5 Pjstr. pr. Kvintal af 100 Ø ombord, uagtet de havde at konkurrere med betydelige Tilførsler fra Newfoundland, der alle fandt Afsætning her uden nogen Nedgang i Prisen.

Indførselen af Planker fra Sverige var paa Grund af de dersteds som andetsteds herskende høje Priser meget ubetydelig og indskrænkede sig til 2 Ladninger til Malaga og 2 til Almeria. Fra Finland blev der heller ikke indført meget, men da der altid i større eller mindre Grad forbruges end af denne Artikel her, fandt de ankomne Ladninger Afsætning, og vare Priserne om Vaaren 13 a 13½ Pjstr. pr. regulært Dusin ombord og ud paa Høsten, da Behovet var stærkere, 15 a 16 Pjst., en temmelig høi Pris, der alligevel holdt sig lige til Aarets Udgang.

Udførselen herfra til Sverige har været større end ellers og har hovedsagelig bestaaet af Olivenolie, hvoraf der er bleven afsendt anseelige Partier. Til Norge har derimod Expeditionerne været noget ringere end ellers.

Frugthøsten har givet godt Udbytte og smukke Kvaliteter. Priserne have været middels, men dog højere end i 1872.

Den sidste Vinhøst har ligeledes været tilfredsstillende. Olivenhøsten har været særdeles god og er der under hele Aaret blevet udført store Partier Olivenolie. Prisen har været 41 Rmk pr. 50 Kilos, men paa Grund af de store Forraad, der findes paa fremmede Markedspladse, vil Prisen vistnok gaa ned.

Gibraltar.

Af norske og svenske Fartøier ankom i 1873 81, hvoraf 60 norske dr. 11,973 C.-L. og 21 svenske dr. 1,916 N.-L., medens Antallet i 1872 var 63, hvilket saaledes for det sidste Aar udviser en Forøgelse af 18. Desuden indkjøbtes her forrige Aar for norsk Regning 1 Fartøi dr. 104 C.-L.

Fra norske Havne ankom med Fiskeladning 7 Fartøier, heraf 5 norske (de 4 vare Dampskibe), 1 dansk og 1 tysk. Samtlige afgik herfra til Middelhavet uden at foretage nogen Udlosning.

Kun 4 norske Fartøier vare befrægtede her til Stedet, og udgjorde den af dem optjente Bruttofragt 33,069 frcs. Ingen Afskibning har fundet Sted herfra med norske Fartøier.

Her paa Stedet er fremdeles intet videre at udrette i Klipfisk. Et lidet Parti norsk Fisk, som hidsendtes fra en nærliggende Havn, uddetailleredes til Pjstr. 7 pr. Kvintal. Konsumenterne forsynede sig dog fornemmelig af en her udskibet Del af en Ladning engelsk Fisk, ca. 2,000 Kvintaler, der, solgt for Pjstr. 5, uddetailleredes til Pjstr. 6 a 6½.

Plankepriserne ere gaaede betydelig op. Fra Pjstr. 11½ a

Consulatberetninger for 1873. Gibraltar. Genua. Livorno. Rom.

12½ i Slutningen af 1872 ere de gaaede saa høit op, at forrige Aars Tilførsel realiseredes til Pjstr. 14½ a 16 pr. Tylvt 14 Fod. Flere Afskibninger til Steder paa den marokkanske Kyst have bidraget betydelig til denne Prisstigning. Efter andre nordiske Produkter er der fremdeles her saagodtsom ingen Efterspørgsel.

Genua.

Til Distriktet ankom i afvigte Aar 32 norske Fartøier med en samlet Drægtighed af 6,233 C.-L., hvoraf

fra Norge	8 Fartøier, dr.	720 C.-L.;	Bruttofragt	78,310 Lire.
- Sverige	6 —	- 1,135 —	—	119,384 —
- andre Lande	18 —	- 4,378 —	—	593,130 —

Ialt 32 Fartøier, dr. 6,233 C.-L. Bruttofragt 790,824 Lire. mod 27 — - 4,284 - i 1872.

Fra Distriktet afgik 3 Fartøier dr. tils. 475 C.-L. med Ladninger til Amerika til en samlet Bruttofragt af 48,620 Lire; de øvrige afseilede i Ballast.

Importen af Tørfisk beløb sig i 1873 kun til 43,833 Voger med norske Skibe og 13,602 Voger med fremmede Flag, hvortil Aarsagen er at søge i de høie Priser paa Produktionsstederne og og den mere end almindelige følelige Armod, der er en Følge af slette Høster og Landets daarlige finansielle Omstændigheder i det Hele taget.

Indførselen fra Norge forresten indskrænker sig til 1,057½ Barils Tran, 254 Barils Tjære og 2,000 Voger saltet Torsk.

Detailprisen paa Stokfisk er 80—90 Lire pr. 100 Kilogr. gode Varer og Lire 70—80 for ringere; for hele Ladninger betinges 13—14 Lire for prima sorterede Varer og 11½ a 12½ Lire for underordnede, alt pr. Vog, Kost, Fragt og Assurance.

Sundhedstilstanden er nu god her i Distriktet.

Agio paa Guld er fremdeles 15½ a 16½ pCt. mod Papir.

Livorno.

Antallet af ankomne norske Skibe har i Aaret 1873 været noget mindre end i 1872, nemlig 14 dr. 2,172½ C.-L. imod 17 dr. 3,091 C.-L. Antallet af svenske var 3 imod 2 i Aaret 1872.

Fra Norge indførtes i forløbne Aar hertil 3 Ladninger Rundfisk, nemlig:

Norsk Brik „Peter“	med Voger	8,776	fra Tromsø.
— Skonnert „Utstein“	—	6,100 —	—
Tydisk — „Emil“	—	3,902 —	—

tilsammen Voger 18,778

imod 9,580 Voger i Aaret 1872. Denne betydelig forøgede Tilførsel maa tilskrives den Omstændighed, at Fisker nu afskibes med større Omhu og i bedre Tilstand end tidligere, da man paa alle Ladninger, mer eller mindre begrundet, havde eller fandt Anledning til Klage.

De nævnte Ladninger, som ankom hertil, vare gennemsnitlig af god, sund Kvalitet og solgtes til følgende Priser:

Ladningen pr. „Emil“ til Lire 11 „ pr. Vog.

— - „Peter“ — 9½ 10 —

Kost, Fragt og Assurance.

Ladningen med „Utstein“, ligeledes af upaaklagelig Kvalitet, fandt imidlertid ikke Kjøber strax ved Ankomsten paa Grund af det godt forsynede Marked. Modtageren var derfor nødsaget til selv at lagre og detaillere den ved Ankomsten til Lire 80 pr. 100 Kilos, derpaa Tid efter anden til Lire 68 a 70 pr. 100 Kilos.

Fra Sverige ankom i forløbne Aar forskjellige Trælastladninger, hovedsagelig med norske Skibe.

Uagtet Fragterne i forløbne Aar vare særdeles gode, fandt dog flere Fartøier deres Fordel ved at gaa efter Salt, mest for egen Regning.

Kursen mellem frcs. og Lire var hele Aaret 1873 høi, og gik i de sidste 3 Maaneder op til Lire 116½ a 117½ pr. 100 frcs.

Da i forrige Aar flere norske Skibe — i December Maaned 3 paa en Gang —, som ankom med Trælast, kun fik deres Fragter udbetalte i ital. Lire uden Tillæg af Differencen, paa Grund af den i Certepartiet manglende Klausel „frcs. i Guld“, tillader jeg mig atter at gjøre opmærksom paa, at Kontrakter, stipulerede i frcs. uden Tilsætning „betalbare i Guld“ eller efter Dagens Kurs, ikkun betales i Lire italiane, hvad der i Aaret 1873 har forarsaget Skibsførerne, som kun have nævnt frcs., et ikke ringe Tab.

Rom.

Til Kongeriget Italiens Havne ankom i Aaret 1873 141 norske Fartøier, dr. 20,382½ C.-L., og 57 svenske, dr. 5,409 N.-L. Sammenlignet med 1872, da der til italienske Havne ankom 199 norske Fartøier dr. 31,598 C.-L., og 50 svenske dr. 6,915 N.-L., viser det sig, at de norske Fartøiers Antal er formindsket med 58 og Læsteantallet med 11,215½, og at de svenske Fartøiers Antal er forøget med 7, men Læsteantallet formindsket med 1,506 Læster.

Denne i Sammenligning med det foregaaende Aar betydelige Formindskelse i de norske Fartøiers Antal og Drægtighed har især fundet Sted inden Messinas og Neapels Consulatdistrikter, og er Grunden dertil at søge i de strenge Kvarantæneforholdsregler, der foreskrevs i Anledning af den herskende Kolera, hvorved fornemmelig Sicilien har været saa at sige afstængt fra al Kommunikation med den øvrige Verden fra Begyndelsen af Juli Maaned og til Midten af December.

Betræffende Indførselen af Tørfisk fra Norge til Italien kan Generalconsulatet meddele følgende Oplysninger:

Til Venedigs Consulatdistrikt indførtes i forrige Aar 61,100 Voger til en Værdi af 773,750 Lire med norske Fartøier og 114,680 Voger til en Værdi af 1,376,160 Lire med udenlandske Fartøier. Ialt 175,780 Voger til en Værdi af 2,149,910 Lire. I 1872 udgjorde Værdien af den til Venedig importerede Tørfisk 2,254,500 Lire, altsaa i Aaret 1873 nogen Formindskelse. Koleraen, som i forrige Aar ogsaa herjede i Venedig, udøvede en hemmende Indflydelse paa Handelen i Almindelighed, desuden gik Priserne ned paa Grund af, at nogle fra Finmarken ankomne Ladninger

Consulatberetninger for 1873. Rom. Neapel.

ei vare af bedste Beskaffenhed. Consulen i Venedig bemærker dog, at der i den senere Tid har vist sig en Forandring til det Bedre med Hensyn til de fra Finmarken importerede Fiskeladninger. Prisen varierede i Aaret 1873 fra Lire 78 til 50 pr. Kilogram, alt efter Varens Beskaffenhed.

Til Genuas Consulatdistrikt indførtes 57,435 Voger Tørfisk, hvilket i Sammenligning med 1872 viser en betydelig Formindskelse, som Consulen tror at burde tilskrive Landets trykkede finansielle Tilstand samt de høje Priser paa Exportstederne.

Til Messinas Consulatdistrikt har Tilførselen været som sædvanlig; der indførtes 43,000 Voger til en Værdi af 457,000 Lire. Varens Beskaffenhed var i Almindelighed særdeles god. Til Neapels Distrikt indførtes 51,000 Voger mod 51,400 Voger i 1872, til Livorno 19,178 Voger.

Indførselen af Jern- og Trævarer fra de forenede Riger (hovedsagelig til Genua) udviser en betydelig Formindskelse mod de foregaaende Aar, og tilskrives dette dels de høje Priser, dels den paa Grund af Finantsernes Tilstand indtraadte Stagnation i den almindelige Rørelse.

Ifølge officielle Opgaver udgjorde Værdien af de til Italien i 1873 indførte Varer 1,286,652,965 Lire mod 1,186,011,328 Lire Aar 1872, samt Værdien af de udførte Varer 1,133,161,137 Lire mod 1,167,201,119 Lire Aar 1872; i disse Beløb indgaar ikke Værdien af Transithandelen, hvorover Opgave endnu savnes. Ligeledes maa bemærkes, at man efter Aaret 1872 har begyndt at anvende ny Beregning af de toldbehandlede Varer, saaledes at, medens efter de ovenanførte Tal Importen i 1873 overstiger det foregaaende Aars med 100,041,637 Lire og Exporten i 1873 er

34,039,982 mindre end i 1872, vilde, om den samme Beregning var anvendt som i 1872, Resultatet være blevet for Importen i 1873 en Forøgelse af 59,553,863 Lire og for Exporten en Formindskelse af 24,512,947 Lire. Toldindtægterne opgik i 1873 til 94,278,711 Lire mod 85,596,854 Lire i 1872. Ingen Forandring har fundet Sted i Toldtariffen.

Vin- og Olivenhøsten har været meget daarlig. Rishøsten god. Silkeavl er ligesom i 1872 i Fremadskriden.

Saltproduktionen har været rigelig; Prisen paa Salt fra Sardinien har været 8 Lire pr. 1,000 Kilogr.

Ifølge en under 11te Marts 1873 udkommen Forordning er det engelske Skibsmaalingssystem med nogle smaa Forandringer blevet difinitivt antaget for Italien. Guldagioen holder sig i 16 pCt.

Neapel.

Til Distriktet ankom i sidste Aar 14 norske Skibe af 1,171 C.-L. Drægtighed mod 25 Skibe, dr. 3,603½ C.-L. i 1872. Denne Aftagen skriver sig vel hovedsageligen fra den i Løbet af Aaret herskende Kolera-Epidemi, der, omendskjøndt den først udbrød i Neapel i Begyndelsen af September Maaned, dog herskede i andre italienske Havne fra Juni af. De lave Fragter i Sortehavet have vistnok ogsaa haft Indflydelse derpaa, da der ellers altid om Vaaren ere ankomne flere kullastede Skibe fra England, som i Sortehavet have fundet Returfragter.

Fra Norge ankom ialt 10 Fartøier med Tørfisk, hvoraf til:

Bestemmelsessteder.	Fartøier.	Læster.	Besætning.	Gjennemsnitl. Reisedage pr. Fartøi.	Voger.	Bruttofragt i Lire.
Neapel fra Bergen	7	532	59	42	38,915	60,373
Bari - —	1	61	7	118	4,992	6,740
Gallipoli - —	1	35½	6	41	3,200	6,645
Ancona - —	1	44½	6	52	3,950	7,900
ialt	10	673	78	63	51,057	81,658

I 1872 indførtes fra Norge i det Hele 9 Ladninger, tilsammen 51,400 Voger.

Fra Newcastle ankom i 1873 til Neapel 3 norske Fartøier, dr. tils. 387 C.-L., med Stenkul; Bruttofragten herfor udgjorde 37,291 Lire. Fra Archangel ankom ligeledes til Neapel 1 norsk Fartøi, dr. 111 C.-L., med Beg; Bruttofragten herfor var 6,529 L.

De allerfleste Fartøier afgik herfra som sædvanlig i Ballast.

Omsætningen af Tørfisk var i Særdeleshed i den sidste Del af Aaret meget livlig, og var Indførselen vel bleven større, dersom ikke Priserne havde været saa høje. De ualmindelige høje Priser paa andre Fornødenhedsartikler have betydelig forøget Konsumtionen af tørret og saltet Fisk. De sidst betalte

Priser ere 11½ a 12 Lire pr. Vog for almindelig saakaldet samfængt Fisk.

Til Norge fandt ingen direkte Udførsel Sted.

Fra Sverige indførtes en Ladning Træløst og en Ladning Jern og Staal. Til Sverige udførtes en Ladning Olivenolie fra Gallipoli.

Det forløbne Aar var et afgjort Uaar for Distriktet. Kornhøsten faldt meget daarligt ud, og Priserne paa denne Artikel have ikke paa mange Aar været saa høje som nu. Oliehøsten slog aldeles feil, men da der i Løbet af Aaret næsten ingen Udslibning fandt Sted, er der endnu betydelige Beholdninger af Bomolie fra det foregaaende Aars Høst. Priserne, som i Løbet af Aaret

Consulatberetninger for 1873. Neapel. Cagliari. Messina.

bleve holdte meget høje, ere nu faldne betydeligt, saa at der er al Rimelighed for, at en livlig Afskibning vil finde Sted til Vaaren, og følgelig vil der blive Søgning efter mindre Skibe af indtil 150 Tons Drægtighed. Der skal allerede være betalt 65 a 70 sh pr. Ton, for mindre Skibe fra de almindelige Ladningspladse i Distriktet til St. Petersburg.

Skibsbyggeriet i Neapels Omegn, det vil sige i Castellamare og paa Kysten ved Sorento, har tiltaget i betydelig Grad i de senere Aar. Det er for det meste Skibe af ca. 500 Tons Drægtighed, sjelden mindre, men nogle dog indtil 1,000 Tons, der bygges, alle bestemte til Amerikafart. De bygges hovedsagelig af Eg, og opnaa 10 a 11 Aars første Klasse i fransk Veritas og skulle udmærke sig saavel ved Soliditet som smuk Konstruktion. Skibsbygmesteren modtager i Præmie af Staten to Lire pr. Register Ton for hvert Skib, der gaar af Stabelen for italiensk Regning, og der skal nu i det italienske Marineministerium arbeides paa en Lov til end ydermere at fremme denne for Italien saa vigtige Industri. Der er en Mængde udmærket Materiale i de mange store Egeskove i Syditalien, men Mangel paa Jernbaner og Veie gjør dog de fleste af disse endnu ganske utilgængelige og alle i mere eller mindre Grad vanskelige at drive fra. Dampskibsfarten paa Neapel er ogsaa i stadigt Tiltagende. En ny regelmæssig Linie med tyske Dampskibe er oprettet mellem Hamburg og de italienske Havne og skal gjøre meget gode Affærer. Kulturførselen foregaar nu for Størstedelen ogsaa med Dampskibe, der, da der tillades at losse ogsaa om Natten, faa en forholdsvis hurtig Expedition.

Foruden det franske Messengeris Skibe, der saavel paa Tur som Retur fra Marseille til Alexandrien, Indien og China gjen-nem Suezkanalen anløbe Neapel, underholder et gennesisk Compagni en stadig Rute tre Gange om Maaneden paa Alexandrien og en maanedlig paa Bombay. En anden ugentlig Postlinie paa Piræus og Sortehavet har i Løbet af Aaret opnaaet Understøttelse af den italienske Regjering og er nu i Gang.

Agio af Guld er ved Aarets Slutning 16 pCt., og det lader ikke til, at man her har noget stort Haab om, at den nye Finantslov, der nu er under Arbejde, og som skal udvide Retten til Seddeludstedelse til flere Kanter, skal bringe nogen Forbedring heri, i Særdeleshed saalænge som Udførelsen staar i saadant misligt Forhold til Indførselen, hvilket især i det forløbne Aar har været Tilfældet.

Cagliari.

Af norske Fartøier ankom i 1873 til Distriktet 6 dr. 927 C.-L.; heraf kom 1 dr. 248 C.-L. med en Ladning Stenkul fra England til en Fragt af 19,000 frcs. og 1 dr. 159 C.-L. med Trælast fra Sverige til en Fragt af 14,000 frcs., de øvrige ankom alle i Ballast. Samtlige Fartøier afgik igjen herfra med Saltladninger: 5 dr. 759 C.-L. til Norge, Fragten for disse udgjorde 44,000 frcs., og 1 til Sverige til en Fragt af 10,000 frcs.

Det paa Distriktet optjente Fragtbetøb udgjorde saaledes i sidste Aar ialt 87,000 frcs.

Den norske Skibsfart paa Sardinien vedligeholdes udelukkende

ved Udførselen af Salt, hvilket Produkt altid afgiver en fordelagtig Returladning for de Skibe, som ikke kunne finde passende Returfragter i andre Middelhavshavne. Det sardinske Saltværkskompagni er for Øieblikket istand til at forsyne alle Europas Markeder med Salt. Til den udtømmelige Beholdning, som allerede eksisterer, kommer nu ogsaa sidste Aars Høst, der overstiger en Million metriske Kvintaler. Prisen har i Aarets Løb uforandret været 8 frcs. (kontant) for 1,000 Kilos, og jeg tror, at denne Pris vil holde sig i lang Tid. Øens øvrige Udførselsartikler, som forøvrigt ikke have nogen Interesse for de forenede Rigers Handel, ere fornemmelig:

Hvede. Hvedehøsten har været middelmaadig overalt i Sardinien, og Priserne holde sig faste i 28 a 29 frcs. for Hectoliteren.

Olie. Meget maadelig Olivenhøst. De nye Olier, der endnu ikke ere ganske rensede, sælges allerede til en Pris af 75 a 80 frcs. for 40 Litres, og denne Pris synes at ville holde sig.

Vin. Det sidste Aars Vinhøst har givet saa lidet Udbytte, at det neppe strækker til for Landets eget Behov. For Øieblikket staar de røde Vine i en Pris af 300 til 350 frcs. for en Pibe paa 500 Litres.

Kvæg. Udførselen af stort Kvæg til Frankrig har i det sidste Aar været overordentlig betydelig, og Oxekjød staar nu i en Pris af 1 frc. 80 cts. for Kilogrammet. Lam, Heste og Svin ere stegne 40 pCt. i Pris.

Thunfisk. Fangsten af denne Fisk har i Slutningen af Sæsonen slaaet godt til.

Mineralier. Udvinningen af Blyglands og af Galmei er betydelig tiltaget, og gaar Udførselen deraf stadig til Belgien, England og Frankrig.

Hvad Indførselen til Sardinien af svensk-norske Produkter, som Trælast, Jern, Tjære etc. angaar, sker denne, eftersom Behovet udkræver, og gennem de øvrige af Middelhavets Handelspladse. Da Handelen med disse Artikler, som har en langsom Afsætning, er kommen i Hænderne paa en Mængde Smaakjøbmænd uden Formue, er den direkte Indførsel bleven næsten en Umulighed.

Handelen paa denne Ø, der stadig er vanskeliggjort ved finansielle Kriser og ved tvungen Kurs paa italienske Papirpenge, lider under et stort Tryk. Agioen paa Guld, som ved Enden af 1872 stod i 10 a 11 pCt., har nu hævet sig til 17 pCt., og lige-saa har Forholdet været med Vexelkurserne paa fremmede Pladse.

Messina.

Consulatdistriktet besøgte i 1873 af følgende Antal norske Fartøier:

Fra Norge ankom med Ladning	4 dr.	267 C.-L.
- Udlandet	— do.	18 - 2,109 -
- —	— i Ballast	42 - 5,457 -

Tilsammen 64 dr. 7,833 C.-L.

mod i 1872 111 - 17,128 -

hvilket altsaa for det sidstforløbne Aar viser en Formindskelse af 48 Fartøier og 9,298 C.-L.

Consulatberetninger for 1873. Messina. Venedig. Malta.

Til Norge afgik i 1873 35 Fartøier dr. 4,723 C.-L. og til Udlandet 28 dr. 3,139 C.-L., samtlige med Ladning.

Den paa Hovedstationen optjente Bruttofragt udgjorde for de fra Norge ankomne Fartøier £ 1,234 og for de fra Udlandet £ 2,248; for de til Norge afgaaede £ 444, og for de til Udlandet £ 7,170, ialt £ 11,096.

Af svenske Fartøier ankom i 1873 14 dr. 1,512 Læster mod i 1872 28 dr. 3,411 N.-L., altsaa en Formindskelse af 14 Fartøier og 1,899 Læster.

Til Messinas Havn ankom ialt i 1873 4,318 Fartøier dr. 1,036,295 Tons mod i 1872 4,289 dr. 1,098,347 Tons.

Hvad der væsentlig har bidraget til at formindske de forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet, er for det første den overordentlige Strenghed, hvormed man, for at forebygge Koleraens Indtrængen, fra Juni til November paa Sicilien haandhævede de sanitære Forholdsregler imod alle ankommende Fartøier samt dernæst det lidet tilfredsstillende Udfald af Sildefisket i Norge, paa Grund af hvilket vort Salt ikke var videre efterspurgt.

Rundfiskindførselen fra Norge har i dette Distrikt været regulær og over et almindeligt Middelsaar, hvad der maa tilskrives de høje Kjødpriser og Olivenoliens Prisbillighed. Den for denne Handel vigtigste By paa Sicilien er Messina. Dertil er indført fra Oktober 1873 til Marts 1874 omtrent 43,000 Voger, hvis Værdi tilnærmelsesvis kan anslaaes til frcs. 475,000, og hvoraf over Halvdelen er indført i fremmede Fartøier. Fiskens Kvalitet har været meget god, og der herskede almindelig Tilfredshed med de i 1873 indførte Ladninger. Priserne vare i November 1873 frcs. 11—15 cts. og i December frcs. 11—5 cts. pr. Vog, iberegnet Fragt, Assurance, Kommission og Courtage i Messina.

Indførselen fra Sverige til dette Distrikt har været høist ubetydelig. Der ankom en eneste Ladning 3 × 9 Egeplanker direkte fra Gøteborg og 16 Tons Jern i Stænger ad indirekte Vei fra samme Sted. De enorme høje Træ- og Metalpriser paa Produktionsstederne har lammet den herværende Efterspørgsel. Med Hensyn til, hvad der indføres fra Sicilien og vor Naboprovin Calabrien til de forenede Riger, er det ikke muligt at levere nogen nøiagtig Opgave. Denne saa vigtige Handel gaar nemlig for sig ad flere Veie og paa Grund af manglende statistiske Opgaver er det ikke muligt at følge den eller at danne sig endog en tilnærmelsesvis Ide derom. Enhver Værdsættelse vilde, fordi man ikke har noget fast at støtte sig til, blive illusorisk, dog er der Grund til at tro, at den direkte Udførsel til de forenede Riger aarlig tiltager.

Venedig.

I 1873 ankom der til Venedig 6 norske Fartøier dr. 1,100½ C.-L., hvoraf 5 paa 865 C.-L. direkte fra Norge.

Indførselen af norsk Tørfisk udgjorde:

med norske Fartøier	61,100 Voger:	Værdi	773,750 frcs.
- fremmede —	114,680 —	—	1,376,160 -

tilsammen 175,780 Voger: Værdi 2,149,910 frcs.

Aaret var forsaavidt uheldigt for Rundfiskhandelen, som Kolera, der fra Juli til September øvede et Tryk paa enhver

kommerciel Rørelse, lammede Fiskekonsumen. Hertil kom, at flere fra Finmarken hidførte Ladninger af mindre god Beskaffenhed udøvede en skadelig Indflydelse paa Priserne, der varierede fra 78 indtil 50 frcs. pr. 100 Kilos, alt efter Kvalitet. Ved Aarets Udgang var hele det indførte Kvantum afsat paa 15,000 Voger nær. Den betydelige Konsumtion maa væsentlig tilskrives den i det forløbne Aar almindelig herskende Dyrtd paa alle Levnetsmidler, da det norske Fiskeprodukt afgiver et forholdsvis billigt Næringsmiddel. Imellem Sverige og Venedig fandt der i det forløbne Aar ingen Handelsrørelse Sted, ligesaa lidt som der til Venedig ankom noget svensk Fartøi.

Venedig har fra 1ste Januar tabt sine Frihavnsprivilegier, en Omstændighed, der ikke skader Fisketrafiken i mindste Maade, men som vil lamme mangen en anden Handelsgren.

Malta.

I Aarets Løb ankom hertil ialt kun 23 norske Fartøier, dr. i det Hele 7,102½ C.-L. (deraf 12 Dampskibe, dr. 5,141 C.-L.), hvilke alle igjen afgik herfra samme Aar. Intet af disse Fartøier kom direkte fra eller var ved Afgangen herfra bestemte til Norge.

Ikke mere end 2 norske Fartøier, begge Dampskibe, lossede her, nemlig 1 1,044 Tons Stenkul fra Cardiff, og 1 kommende fra Smyrna 32 Stkr. Kvæg, hvilket dog kun var en ubetydelig Del af Ladningen, medens det forøvrigt indehavde Bomuld for England. Ladning indtoges her kun af 1 norsk Fartøi, ligeledes Dampskib, nemlig et ubetydeligt Kvantum Cigarer, Rosiner og Olieklæder, som det, foruden en Hvedeladning fra det sorte Hav for England, medtog til Gibraltar.

Den optjente Bruttofragt for Indførselen udgjorde kun 877 £, hvortil kom betingede 26 £ for Udførselen.

Af de ankomne norske Fartøier vare 15, deriblandt 7 Dampskibe, fra det sorte Hav, 6 med Hvede, 5 med Linfrø, 2 med Rug, 1 med Byg og 1 med Uld. Af disse Hvedeladninger gik 5 til England og 1 til Frankrige, medens 4 af de med Linfrø ladede Skibe gik til Frankrige og 1 til England, Rugladningerne til Antwerpen og Fartøierne med Uld og Byg resp. til Newyork og Gibraltar. Fra Smyrna kom 2 Fartøier, hvoraf 1 Seilskib ladet i det Væsentlige med Bomuld for Bristol, og 1 Dampskib med Bønner, Ben og Filler for Hul. Fra England kom 2 Fartøier, hvoraf 1 Dampskib, med Stenkul for Alexandria og Odessa. Fra Alexandria kom 1 Dampskib, væsentlig med Bønner og Bomuldsfrø for London, og 1 fra Bombay med Stykgods ligeledes for London, fra Cypern 1 Seilskib med Bønner og Vallonea for Petersburg. Det Fartøi, som lossede Kul, afgik herfra i Ballast til Constantinopel.

Af udenrigske Fartøier vides intet at være ankommet hertil fra Norge, ligesaa lidt som noget saadant opgav at have Bestemmelse derhen, da det afgik herfra.

Intet svensk Fartøi ankom hertil eller afgik herfra i Aarets Løb.

Medens ifølge det Anførte den norske og svenske Skibsfart paa Malta er bleven ganske ringe, er dog for andre Nationers Vedkommende den Udvikling, hvortil Impulsen for faa Aar siden gaves ved Istandbringelsen af Suezkanalen og af omfattende Jernbaneforbindelser i det sydlige Rusland, vedblevet i det forløbne

Consulatberetninger for 1873. Malta.

Aar at gjøre sig gjældende ogsaa her, trods den langvarige Kvarantæne mod talrige udenlandske Steder; ligesom derhos Tendensen til Dampskibsfartens Forøgelse paa Seilskibenes Bekostning ikke sees at være, ialfald ganske, standset ved de for de sidstnævnte ellers stedfundne gunstige Konjunkturer, navnlig de høje Kulpriser og svære Afgifter i Suezkanalen, hvilke Vanskeligheder for Dampskibene kun havde trykket paa en Del af Aaret 1872, men strakte sig ud over hele 1873.

De her indløbne Handelsfartøiers Antal var saaledes ikke mindre end 4,218, dr. omtrent 2,176,000 britiske Registertons — deraf Dampskibe 2,148, dr. 1,961,000 Tons. Af disse Dampskibe vare 1,855, dr. 1,800,000 Tons, britiske, deri ikke indbefattet 36 maltesiske, dr. 6,564 Tons. Antallet af italienske Dampfartøier var 68, af franske 52, ottomaniske 46, belgiske 38, hollandske 18; Resten, foruden de 12 norske, var spanske, østerrig-ungarske, danske, tyske og russiske. Af Seilfartøierne vare kun 46 britiske, af Drægtighed 13,696 Tons, 356 maltesiske, dr. 52,112 Tons, 1,125 italienske, dr. 56,000 Tons, 234 græske, 166 ottomaniske og tunesiske, Resten norske, østerrig-ungarske, russiske, tyske, franske, amerikanske, hollandske, wallachiske, danske og spanske. Dampskibsfarten paa Malta var saaledes, ligesom i tidligere Aar, næsten ganske britisk, medens Seilskibsfarten for en betydelig Del repræsenteredes af italienske og maltesiske Smaafartøier.

I 1872 var Antallet af her indkomne Fartøier 4,207, dr. 2,101,000 Tons, deraf 2,133 Dampskibe, dr. 1,835,000 Tons. I Aaret 1869 var Antallet 3,632, dr. 1,349,000 Tons, deriblandt 1,274 Dampskibe af omtrent 1 Million Tons Drægtighed.

Antallet af Fartøier, som ankom her i 1873 paa Reise fra eller til Suezkanalen eller de hinsides samme liggende Lande, var 380, alle med Undtagelse af 1, Dampskibe, og dr. 427,331 Tons; af disse Fartøier vare 364 britiske, 4 spanske, 3 hollandske, 3 italienske, 3 østerrig-ungarske, 1 norsk, 1 tysk og 1 belgisk. Hvis man medregner Krigsskibe og militære Transportfartøier, bliver Antallet 417. I 1872 var Antallet af Handelsfartøierne 353, hvoraf ligeledes 1 Seilfartøi.

Indførselen af Stenkul hertil var i 1873 omtrent 265,000 Tons, eller paa en Ubetydelighed nær ligesaa stor som i 1872. Dette Kvantum hidførtes i 231 Dampskibe, hvorfra lossedes omtrent 213,000 Tons, og i 76 Selskibe. Denne som Gjenstand for Fragter hertil saa særdeles vigtige Artikel hidbragtes, ligesom i tidligere Aar, i en aldeles overveiende Grad under britisk Flag; efterat have losset her, gik Fartøierne til andre Middelhavshavne eller til Bosphorus og det sorte Hav, Dampskibene næsten alle ballastede, og Størstedelen af Seilskibene ligeledes.

Fragter. Kulfragterne vare i en Del af Aaret, trods de temmelig fordelagtige Konjunkturer andetsteds, temmelig lave for hertil gaaende Fartøier, saa at vistnok de norske Skibe fandt fordelagtigere Anvendelse i andre Strøg. Fra Cardiff betaltes i Januar 14½ a 15 sh. pr. Ton, senere 16 og endog noget mere; men ud paa Sommeren vare disse Noteringer for det meste, om end med enkelte Undtagelser, nedadgaaende. Saaledes tilstodes i Juli kun 14 og i Oktober 13 sh., samt i November, da talrige Skibe i England søgte Fragter til Middelhavet for siden at indtage Ladninger i Sortehavet, endog kun 12 sh.; Forholdet bedredes dog endel i December. Fra Newcastle erlagdes i Marts £ 18—10

pr. Keel; senere, navnlig i Mai og Juni, var £ 15 — 10 det Sædvanlige, hvorefter man i September og de følgende Høstmaaneder gik ned til 14 £ og end lavere.

For Udfragt herfra vedblev Sparto at være af størst Vigtighed. Denne Artikel hidførtes i talrige Smaafartøier, især italienske, maltesiske, østerrig-ungarske og ottomanske fra Provindsen Tripolis i Afrika, fornemmelig fra det nye Exportsted Homos, for derfra i større Fartøier, mest Selskibe, at føres til Newcastle og andre vesteuropæiske Havne. Til den nævnte By opnaaedes af saadanne Fartøier i den første Del af Aaret 30 a 35 sh. pr. Ton og senere indtil 45 sh.; Dampskibe fordrede endog 50 sh. og mere.

Vistnok udførtes foruden Sparto ogsaa endel fra Sicilien hidbragt Vin, især Marsala, samt Øens Produkter Bomuld og Kumin, Poteter, Søsalt, Oranger og anden Frugt, Sølvfiligran og Kniplinger, derhos Sten og Stenarbejder; men der kan ikke tillægges disse nogen Betydning som Fragtgenstande. For Fremtiden kan der dog maaske næres Haab med Hensyn til den sidstnævnte Artikel; ialfald har i den seneste Tid nogle af Maltas og Gozos Stenarter tildraget sig Opmærksomhed udenlands, ogsaa udenfor Alexandria, i hvilken By allerede længe huggen Maltasten har været benyttet til Brolægning og til Gulve. I Gibraltar opføres fortiden en Kirke af dette Material.

Kulpriserne fulgte her paa Grund af den store Konkurrence mellem de Handlere i Almindelighed meget nær Priserne i England med Tillæg af Fragten. Dog solgtes temmelig betydelige Kvantiteter til meget afvigende Priser, hvilket grundede sig i, at der for de i regulær Rute gaaende Dampskibe i Almindelighed i England er opgjort Kontrakter om disses Forsyning gennem vedkommende Agenter her for længere Tidsrum og tildels til forud bestemte Priser. Dertil kommer, at Kjøbere ikke sjelden have klaget over for knap Vægt, og over, at saaledes de mærkværdig lave Priser, hvorfor Kul her sommetider frembødes, kun vare tilsyneladende. Veirvæsenets Organisation har vistnok ikke været betryggende; men vedkommende Autoritet har i den sidste Tid stræbt efter at tilvejebringe Forbedring heri.

Prisen paa Sparto er i Aarets Løb gaaet betydeligt iveiret; i dets Begyndelse kostede samme omtrent 68 sh. pr. Ton, men i September 86 a 88 og staar endnu i denne Værdi.

Marsalavin, første Kvalitet, kostede i den senere Del af Aaret omtr. 24 £ pr. Pibe, ufortoldet; den er steget noget paa Grund af de samme i Italien paalagte Afgifter.

Ved Siden af Kul, Sparto og Vin har, som sædvanligt i de senere Aar, Indførselen væsentligen indskrænket sig til det for disse Øers egen Konsumtion Fornødne. Dette for Malta uheldige Forhold, hvori der neppe kan baabes Forandring, har sin nærmeste Grund i at Sicilien, Tunis og Tripolis have lært selv at forsyne sig fra England og det europæiske Kontinent med Fabrik- og Kolonialvarer, ligesom ogsaa ialmindelighed at sende sine Produkter til Markedet uden Mellemkomst af herværende Kjøbmænd. Hvad specielt angaar Tripolis, paastaas ogsaa at endel af den stedfundne Formindskelse af dets Handelsforbindelser med Malta, naar fraregnes Spartotrafiken, foranlediges ved den der gjenoplivede Slavehandel, som ved sin store Fordelagtighed bortleder Interesserne og Kapitalerne fra legitime Omsætninger. Den britiske Viceconsul i Bengazi har paaberaabt denne Omstændighed som Grund til, at den britiske Skibsfart derfra i den senere Tid

Consulatberetninger for 1873. Malta.

er betydelig aftaget, idet nemlig Førselen af bemeldte Slags Varer til Constantinopel og Alexandria ikke saa let kan ske under britisk Flag. Selve Malta er forresten blevet beskyldt for at have tjent Slavehandlerne som midlertidigt Tilholdssted paa deres Reiser fra Afrika til Orienten med Dreng og især Piger. Autoriteterne her have gjort sit Bedste for at hindre Saadant, men have fundet Vanskeligheder i den Omstændighed, at de Personer, om hvis Trællestand man havde Formodning, gjerne fandtes i Besiddelse af Certifikater fra sit Hjem om at være frie og selv erklærede sig i Overensstemmelse dermed, formodentlig for det meste uvidende om, at deres Ledsagere, som havde kjøbt eller narret eller røvet dem, vilde fratage dem disse deres Fribreve, naar vedkommende Fartøier havde forladt Malta og saaledes befaadt sig udenfor britisk Omraade.

Af Korn, hvoraf, som tidligere indberettet, kun en ringe Mængde produceres her, og som derfor danner Gjenstand for den væsentligste Indførsel til Forbrug, indførtes — eller ialfald fortoldedes — i 1873 omtrent 102,500 britiske Quarter, hvoraf 92,000 Hvede og Resten Byg, foruden et lidet Kvantum havareret Vare. Det meste Korn kommer fra det sorte Hav, dog ogsaa en Del fra Nordafrika, naar dersteds har været gode Aaringer, især fra Algerien, hvis Hvede er meget yndet som fortrinlig for Brødbagning.

Om norsk og svensk Trælast og Jern kan kun lidet siges videre end hvad der anførtes i min Aarsberetning for 1872. Vanskeligheden ved at faa disse Produkter afsatte vedblev eller snarere forøgedes paa Grund af deres Kostbarhed. Nordisk Trælast noteredes slet ikke, medens adriatiske Trævarer vedbleve hele Aaret igjennem at holde omtrent samme Priser som tidligere. Svensk Stangjern noteredes nominelt 30 a 32 sh. pr. maltesisk Kantar (175 engelske Pund).

Af Klipfisk blev her, som forhen sædvanligt, indført nogle faa Ladninger, alle fra britisk Nordamerika, nemlig 2 fra Newfoundland og 2 fra Labrador, tilsammen 7,168 Kantar, tildels for Udførsel til Sicilien og Grækenland. En anden, rigtignok ogsaa i ringe Kvantitet hidbragt Fiskesort, nemlig Lax, var ligeledes fisket i Labrador, medens Sild, omtrent 2,440 Tønder, kom hertil alene fra Yarmouth. Denne sidste Artikel stod i Begyndelsen af Aaret forholdsvis lavt, men solgtes henimod Slutningen for 21—29 sh. pr. Tønde. Kun den her indførte Stokfisk, nogle faa Kantar, som kom fra Sicilien, antoges at være af norsk Oprindelse. Det her foretagne Forsøg at indføre norsk Ansjos lykkedes ikke synderligt, da Partiet, som ikke var hermetisk nedlagt, ankom her paa den Tid, da Foraarsvarmen begyndte (nemlig i Slutningen af Februar) og saaledes for en stor Del spileredes.

Norsk Øl var ikke istand til at konkurrere med engelsk Øl (især pale ale), der udbødes for 7 sh. 6 d pr. Dussin Bouteiller og hvoraf indførtes 1,865 maltesiske barili — hver 9½ imperial engelsk Gallon. Norsk Medicintran var derimod meget søgt.

Havn og Dokke. Arbeidet for Istandbringelsen af en ny Havn er endnu ikke afsluttet, skjønt det, der staar tilbage, synes kun at være en Ubetydelighed, og den nye Havn allerede forlængst er tagen i Brug.

Den nye Clarence lifting dock, som efterat være kommet istand med en Udgift af omtrent 170,000 £ begyndte sin Virksomhed sidst i Januar f. A., er i Aarets Løb kun benyttet af

42 Fartøier, fordetmeste Dampskibe, intet af dem norsk eller svensk. Vistnok var til sine Tider Trangen til den saa stor, at den ikke kunde tilfredsstilles, men Grunden hertil var at man kun havde en Ponton; og til andre Tider har selv denne staaet tom, tildels paa Grund af den langvarige Kvarantæne mod italienske og mange andre Havne. En ny Ponton bestiltes i England, og denne, som, lig den, der allerede haves, er af Jern, skal allerede være saavidt færdig, at Pladerne nu ere under Indskibning hertil. Med Hensyn til de med Benyttelsen af denne Dok forbundne Omkostninger for Fartøierne bemærkes, at for ethvert saadant, som løftes paa samme, erlægges 1 sh. pr. Ton gross, hvorhos der, forsaavidt som det forbliver paa Dokken mer end 24 Timer, betales 4 d. pr. Døgn for hvert yderligere Døgn. Siden indeværende Aars Begyndelse er denne Dok og et herværende mekanisk Værksted kommet under samme Bestyrelse, hvorved Adgangen til at erholde fornødne Reparationer i nogle Tilfælde lettes.

Siden denne nye Dok kom istand tillades det kun i Nødstillfælde Handelsfartøier at indtages i nogen af Krigsmarinens herværende tre Dokker. Saadan Benyttelse er desuden temmelig kostbar, da der maa betales 20 £ pr. Døgn og derhos, foruden medgaaende Arbeidsløn og Materialier, et Tillæg af 25 pCt. paa hin og 35 pCt. paa disse.

Postvæsenet. Bestræbelserne for at forbedre Maltas Postforbindelse med Europas Kontinent og England have ikke endnu ført til noget tilfredsstillende Resultat. Man vedbliver saaledes at være indskrænket til en ugentlig, temmelig uregelmæssig Dampskibskommunikation med Italien, en ugentlig men regelmæssig saadan med Southampton og en 15-daglig med Marseille; hvilken sidste er kostbar, idet enkelt Porto af et Brev til Norge eller Sverige over Frankrige udgjør 15 d, og derhos dobbelt Porto beregnes saasnart Vægten er over ¼ britisk Unze. Saaledes koster et Brev af Vægt imellem ¼ og ½ Unze den Vei 30 d, medens det over Italien kun vilde koste 9 d. Ogsaa Forbindelsen med Tunis er for nærværende i Ustand, fordi Regjeringen ikke kan forenes med Eieren af det derhen ugentlig gaaende Dampskib om Prisen for at overtage Postsækkens Befordring. Denne er saaledes oftere af det herværende Postvæsen bleven forsendt derhen leilighedsvis i Seilskibe, tildels med Mellemrum af mere end en Maaned; rigtignok have de Korresponderende ingen Porto at erlægge herfor. Postforbindelsen med Tripolis er derimod bleven bedre i den sidste Tid, idet Dampskibe gaa temmelig regelmæssig derhen og derfra hver Uge; hele Europas, indbefattet Tyrkiets Korrespondance pr. Post med Tripolis skal foregaa over Malta.

Udsigter for Fremtiden. Ligesom jeg ovenfor har vist, at Forventningerne om at Malta vilde blive et vigtigt Kuloplagssted til Forsyning af Dampskibe paa Veien til og fra Orienten allerede ere for en Del gaaede i Opfyldelse, tør vel ogsaa ventes, at Malta igjen vil blive mere besøgt af norske og svenske Fartøier, naar vor Dampskibsfart til bemeldte Egne har vundet en stærkere Udvikling end hidtil har været Tilfældet. Med Hensyn til hvad der i min Aarberetning for 1872, ligesom i Generalconsulatets i Constantinopel for samme Aar, anførtes om at der var arbeidet paa Oprettelsen af et stort norsk Dampskibsselskab, bestaaende for endel af Aktionærer i Taganrok og paa

Consulatberetninger for 1873. Malta. Triest.

andre udenlandske Steder, og hvis Fartøier paatænkes at skulle befare Middelhavet m. v., — maa jeg rigtignok gjøre den Bemærkning, at disse Bestræbelser sees at være mislykkede, ialfald forsaavidt de gik ud paa, at Hovedbestyrelsen skulde være i Norge og Flaget norsk. Det skulde dog synes, at de omhandlede Ruter maatte kunne frembyde gode Udsigter for norske og svenske Dampskibe, især om Vinteren, naar de ikke sysselsættes med Emigrantransport og anden Virksomhed i de nordlige Farvande. En Forholdsregel, som maaske til Befordring af saadan Fart kan være at anbefale, er at den Consulerne ifølge Consulinstruxens § 69 tilkommende Afgift af Fartøier som „for større eller mindre Del indtage eller udlosse Ladning“ nedsættes i Tilfælde af, at det Indladede eller Udlossede kun udgjør en Ubetydelighed. Det er temmelig sjældent, at Fartøier, og navnlig Dampskibe, i den større Fart her indtage eller losse en hel Ladning eller endog kun en væsentlig Del deraf, naar undtages Stenkul, Korn og Sparto; hvorimod andre Varer ialmindelighed ind- og udføres i mindre Partier ved Skibe, som anløbe Malta paa Reise imellem andre Steder. Saadant er i det forløbne Aar som ovenfor antydet indtruffet to Gange for norsk Dampskibs Vedkommende; i begge Tilfælde fandt jeg, at Consulgebyret vilde udgjøre en utilbørlig trykkende Procent af Fragtbeløbet, og undlod derfor at kræve det. Sandsynligvis vilde de fleste Consuler med Tilfredshed se en Nedsættelse af Gebyret i lignende Tilfælde, idet de isaafald ogsaa i disse vilde have en rimelig Indtægt, istedetfor som nu, enten at oppebære en Sportel, der af vedkommende Skibsførere eller Redere vilde føles som trykkende og endog kunde forhindre Overtagelsen af Smaafagter, som de omhandlede, eller at faa Ingenting, medmindre de foretrakke at gaa frem efter et vilkaarligt Skjøn, der ligeledes kan udsætte dem for Misnøje og Ubehageligheder.

Triest.

Til Consulatdistriktet ankom i sidste Aar 8 norske Fartøier paa 1,213 C.-L., hvoraf

3 dr. 379 C.-L. fra Sortehavet med Hvede: Fragtbeløb	26,650 R $\frac{1}{2}$
2 - 291 — Newcastle - Stenkul —	18,740 -
1 - 135 — do. - Stykgods —	11,000 -
1 - 173 — Newyork - Petroleum —	20,100 -

tils. 7 dr. 978 C.-L. med Ladninger til samlet Fragtbeløb 76,490 R $\frac{1}{2}$
1 Fartøi, dr. 235 C.-L., ankom fra Venedig i Ballast.

Fra Distriktet afgik i det Hele 12 norske Fartøier; heraf	
5 dr. 1,050 C.-L. til Frankrige med Stav: Fragtbeløb	51,950 R $\frac{1}{2}$
2 - 218 — Brasilien - Mel —	14,000 -
1 - 145 — Portugal - Stav —	11,250 -
1 - 121 — Holland - Stykgods —	8,000 -
1 - 215 — Hamburg - do. —	12,600 -

tils. 10 dr. 1,749 C.-L. med Ladninger til samlet Fragtbeløb 97,800 R $\frac{1}{2}$
2 Fartøier dr. tils. 319 C.-L. afgik herfra i Ballast.

Det ringe Antal af ankomne og afgaaede norske Fartøier var for en stor Del en Følge af den skadelige Indflydelse, som den i Mai Maaned i f. A. i Wien udbrudte Børs-Krisis havde paa al Handelsrørelse i Østerrig.

Direkte fra Hjemlandet ankom, som ovenfor sees, intet norsk Skib, derimod blev med 5 fremmede Skibe, hvoraf 3 tyske, 1 hollandsk og 1 dansk, tilført 26,157 Voger Rundfisk.

Prisen var i Løbet af hele Aaret næsten stationær paa 18 fl. pr. Ctr. For Øieblikket er her saa godt som intet Forraad, men 2 Ladninger ventes; nu betales 19 a 20 fl. pr. Ctr.

Direkte til Norge fandt herfra ingen Vareudførsel Sted. Den hele Skibsrørelse beløb sig i 1873 til 16,265 Skibe af 1,740,440 Tons Drægtighed, mod 17,474 Skibe af 1,971,661 Tons Drægtighed i 1872, som viser et Minus af 1,209 Skibe og 231,182 Tons Drægtighed.

Jern-Industrien i Østerrig lider stærkt under Misforhold eller forstyrret Ligevægt mellem Produktion og Konsumtion, saaat de fleste Etablissementer have seet sig nødsagede til betydeligt at indskrænke deres Drift. Ved Jern- og Blik-, ved Metal- og Broncevarerfabrikationen, ved Jernhammer-Værkerne, som foruden Handelsvarer producerer Jernbane-Overbygningsmateriale, er Produktionen i Gjennemsnit nedsat en Trediedel og ved Jernstøberierne, Staalværkerne og Waggonfabrikationen endog til det Halve. Prisen paa Raajern er fra dens i forrige Aar højeste Standpunkt 5½ fl. dalet til 2 fl. 80 c. pr. Toldcentner. Jernhammer-Produkterne ere faldne 2 a 3 fl.; Støbevarer 15 a 20 pCt., Maskinfabrikater ca. 12 pCt. og saaledes alle øvrige Jernprodukter.

Af Kornvarer blev i de første Maaneder af Aaret herfra udført ikkun 56,248 Star, hvorimod i Aarets Løb tilførtes fra Levanten, Donau og Syd-Rusland 2,200,000 Star for at tilfredsstille de nærliggende Provindsers Behov, hvor Kornhøsten aldeles havde slaat feil, samt til de herværende og indenlandske Dampmøller. Aaret sluttede med et Forraad af ca. 666,000 Star Hvede, 91,000 St Mais og 55,000 St. Rug.

Uagtet de høje Priser har Meludførslen til Brasilien ikke aftaget; med 64 Skibe udførtes derhen . . . 135,875 Fade og med Dampskibe via Liverpool 12,297 —

Tilsammen 148,172 Fade

imod 146,350 Fade i 1872. Til England udskibedes med Dampskibe 117,753 Colli imod 141,925 Colli i 1872.

De slette Udsigter for Vinhøsten i Frankrige havde en skadelig Indflydelse paa Stavexporten; medens i de første sex Maaneder af Aaret Udførslen omtrent var lige med det foregaaende Aar, udførtes i det sidste Halvaar omtrent 13¼ Millioner Stav mindre end i samme Tidsrum i 1872; ialt udførtes i 1873 til Frankrige 24,605,569 Stav imod 38,702,676 St. i 1872; derimod tiltog betydelig Stavudførslen til England, nemlig 6,964,211 Stav, hvoraf 3,651,078 med Dampskibe og 3,313,133 Stav med 19 Seil, skibe, imod 3,916,985 Stav i 1872.

Uagtet de høje Stenkulspriser holdt Dampskibsfragterne sig i de første 9 Maaneder af Aaret meget lave, og om de end siden ere stegne noget, staa de dog ikke i Forhold til det dyre Brændstof.

Da der især i Løbet af Sommermaanederne herskede Mangel paa Skibe, have Melfragterne til Brasilien holdt sig høje. I Begyndelsen af Aaret betaltes til Pernambuco eller Bahia 47 sh. 6 d a 50 sh. med 5 pCt. Caplaken pr. Ton; under Sommeren betaltes 57½ a 60 sh. med 5 pCt. og de staa nu i 52½ a 55 sh. pr Ton.

Stavfragterne vare følgende:

Til England fra 6 til 8 sh. pr. 100 Stkr. 36" 5¼" og 12"

Consulatberetninger for 1873. Triest. Wien. Budapest.

til Bordeaux fra $6\frac{1}{2}$ indtil 10 frcs. pr. 100 Stkr. $37'' 5\frac{1}{4}''$ og $15'''$
 - Cette - 12 - 24 - - pr. Ton af 42 Kubikfod
 - Marseille - 12 - 23 - - - 42 -
 og betaltes sidst til Bordeaux $7\frac{1}{2}$ a $8\frac{1}{2}$ frcs., til Cette 18 a 19 frcs. og til Marseille 17 a 18 frcs.

I Aaret 1872 beløb Triest's Indførsel sig til:

søveis	fl.	145,461,114
og landveis	-	83,984,377
tilsammen	fl.	229,445,491
og Udførselen: søveis til . .	fl.	97,682,580
landveis	-	99,440,590
tilsammen	fl.	197,123,170

Wien.

Kaster man et Blik tilbage paa det henrundne Aar, vil man finde, at det Tryk, som har hvilet over de østerrigske Lande, langt fra er fjernet. De store Forhaabninger, som Aaret 1873 vakte, ere ikke gaaede i Opfyldelse, — vel for en Del, fordi man fattede en over alle Grændser stor Tillid til disse; men hovedsagelig paa Grund af en Række uheldige Omstændigheder, som uventet og voldsomt standsede Landenes økonomiske Udvikling.

Den vigtigste Begivenhed i økonomisk Henseende i 1873 var den almindelige Udstilling i Wien, der efter paalidelige Godtgjørelser har skuffet det Haab, som sattes til dette store Foretagende, der var istandbragt ved enorme Anstrengelser og anseelige pekuniære Opoffrelser.

Visselig vil det ikke falde nogen ind ligefrem at ville ned-sætte et saa kolossalt Værks Betydning eller at ønske at fremhæve Manglerne ved Udførelsen af et Arbejde, der har været Gjenstand for saa nidkjære Anstrengelser; men det er paa den anden Side ubestrideligt, at de umiddelbare Resultater af dette Foretagende i høi Grad haveskuffet de oprindelige Forhaabninger. Og som det derfor er vist, at Aarsagerne til denne uhyre Illusion til en vis Grad vare øiensynlige, ja man kunde sige for en Del oprindelige, synes det heller ikke overraskende, at de have kastet en mørk og uudslettelig Skygge over denne gigantiske Entreprise.

Af største Indflydelse var dernæst den finansielle Katastrofe, som fremkaldtes ved en overdreven Udvidelse af Forretningerne og ved en Speculationsmani, som udartede til rene Misbrug, hvorved Tilstanden blev saa uholdbar, at Krisen ved den første Leilighed brød pludselig ud uden nogen synderlig mærkelig Aarsag.

Til denne forfærdelige finansielle Ulykke sluttede sig ogsaa en slet Høst i Ungarn, der i den Grad var mislig, at dette Land, som i relative Middelsaar pleier at udføre Korn, istedet herfor maaatte indføre til eget Brug.

Monarkiet blev desuden ogsaa hærjet af en ualmindelig stærk Koleraepidemi, der visselig i og for sig var tilstrækkelig Aarsag nok til de umiddelbare store Tab ved Udstillingen. Angaaende denne gjorde man sig iøvrigt ikke længe nogen Illusion, og haabede man alene af Fremtiden at se reelle Følger af dette store internationale Møde.

Der har været særdeles megen Bekymring og det med stor Grund i Anledning af det konstante Prisfald, der fandt Sted paa Børsen, og som, uagtet Regjeringens Forholdsregler og de Opoffrelser, der bleve gjorte af Finantsmænd og af de mægtige Pengeinstituter, endte med at tage uberegnelige Proportioner, saa at Børsen endnu, til denne Dag efter næsten et helt Aars Forløb ikke er kommen tilbage til en normal Tilstand.

Da imidlertid for Nærværende en fast Holdning i Værdipapirer er indtraadt, og der udvises en utrættelig Virksomhed fra Regjeringens og Kamrenes Side for at yde Hjælp og Støtte til de haardest udsatte Instituter, ligesom ogsaa gunstige Udsigter for Aarets Høst ere tilstede, tør man fortrøste sig til det Haab, at der er sat en Grændse for Prisfaldet paa det finansielle Marked, og at Handelen og Industrien, der begge have været stærkt lammede, igjen ville kunne opblomstre paany.

Midt under alle disse Prøvelser er den østerrigske Styrelses Anseelse og Kredit forblevet ganske uantastet og urokkelig.

Der bliver endnu meget at gjøre, for at de Tab kunne repa-
 reres, som Aaret 1873 paa Grund af et Sammentræf af uheldige Omstændigheder bragte over de østerrigsk-ungarnske Lande; men man har Grund til at haabe alt af Regjeringens kloge Forholdsregler og af vore indsigtfulde og oplyste Kammeres Virksomhed.

Blandt de Lovforslag, som ere oversendte Kamrene til Betænkning, er et nyt Forslag, der er anseet nødvendigt paa Grund af det sidste Aars tunge Erfaringer. Naar det er blevet voteret og har modtaget Sanktion, skal jeg have den Ære at oversende Texten.

Budapest.

Jeg har for første Gang det Hvert at levere Beretning om de herværende Handelsforholde og har i den Anledning troet foreløbig at burde give et Rids af Ungarns økonomiske Udvikling i den sidste Tidsperiode, dels for derved at lette Forstaaelsen af senere Beretninger, og dels fordi den mægtigt opblomstrende Hovedstad Budapest er Centralpunktet for Landets Forholde i Almindelighed.

Allerede fra den tidligste Periode af Ungarns Historie var Agerbrug Landets fornemste Næringsvei, og siden det blev forenet med Østerrig, bestræbte saavel den derværende absolutistiske som den i Ungarn ved Rigsstænderne indskrænkede Regjering sig uafslædig for at fremme Landets Udvikling i denne Retning.

Man arbejdede efter Evne paa at hæve den østerrigske Industri, medens der lagdes Hindringer iveien for Anlæg af Fabriker i Ungarn. Dette var det ledende Princip i Østerrigs statsøkonomiske Politik overfor Ungarn lige til Aaret 1848. Saavel herved som ved en høi Indførselstold opnaaedes det Formaal at sikre den østerrigske Industri et næsten fuldstændigt Herredømme over de ungarnske Markeder.

Naar der desuagtet til en vis Udstrækning udviklede sig nogle mindre Erhverv, især Klædes- og Lærredsvæverier i de tyske Distrikter i den nordlige Del af Ungarn og Siebenbürgen, vare disse dog gennemgaaende indskrænkede til den lille Industris Gebet, og havde enkelte Forsøg, der bleve gjorte førend Aaret 1848 med større industrielle Etablissementer, ingen Fremgang.

Consulatberetninger for 1873. Budapest.

Aaret 1848 frembragte derimod en radikal Forandring saavel i Ungarns politiske Stilling som i dette Lands statsøkonomiske Forholde. Vistnok gik den politiske Selvstændighed, som Landet allerede havde tilkjæmpet sig, igjen tabt paa Grund af Mangel paa Maadehold hos det yderliggaaende Parti, som var kommet til Magten; men derimod opnaaedes, at den mellem Rigerne oprettede Toldlinie ved keiserlig Anordning fra Aaret 1850 blev ophævet, hvilket var det første Fremskridt af Betydning, som Ungarn har gjort paa det landøkonomiske Omraade, siden den i 1848 bevirkede Ophævelse af Feudalismen. Det absolutistiske Regimente, som samtidig indførtes, krænkede rigtignok dybt de Gemytter, der med lidenskabelig Hengivenhed omfattede den gamle, ærværdige Forfatning; men det maa ogsaa bevidnes, at den nye Regjering med Iver bestræbte sig for at befordre Ungarns økonomiske Interesser og at indhente, hvad der igjennem Aarhundreder var forsvundet. Saaledes blev navnlig gode Veie anlagte, hvilke forhen næsten ganske manglede, Retspleien forbedredes, og Fuldførelsen af Jernbanenettet blev paaskyndet. Det kan ikke forenes med Hensigten med denne Beretning Skridt for Skridt at følge den østerrigske Absolutismes gennemførte Reformer fra Aaret 1850 af; men det er ubestrideligt, at Ungarn i Tidsrummet fra 1850 til 1866 har gjort større Fremskridt end nogensinde tidligere, og først fra denne Tid af begyndte Landet at tiltrække sig det civiliserede Europas Opmærksomhed i handelspolitisk Henseende.

Det private Initiativ var dog til Slutningen af denne Periode lænkebundet af den paa Landet hvilende tunge Jernhaand, den østerrigske Militærdespotisme. Først efterat Statens Magt var brudt ved to ulykkelige og blodige, udvortes Krige, og Udjevningen i 1867 havde givet Rum for nye nationale Former, daterede sig en ny Æra for vor økonomiske Udvikling, som i kort Tid frembragte forbausende Resultater. Det kan for Nærværende, da Ungarn har vanskeligt nok for at bære Følgerne af den daværende forvidtgaende Iver, vistnok ikke drages i Tvivl, at i særdeles mange Tilfælde ikke det rette Maadehold blev iagttaget under de Anstrængelser, der bleve gjort, for saa hurtigt som muligt at ophjælpe Ungarns økonomiske Udvikling. Desuagtet er der dog siden 1867 blevet gjort Fremskridt i mange Retninger, og nyere Opfindelser ere bragte i en saadan Anvendelse, at de ville have en vedvarende gunstig Indflydelse paa Landets videre Udvikling.

Meget instruktive ere i denne Henseende de Data, som ere offentliggjorte i det store Værk, der blev udarbejdet til Verdensudstillingen i Wien i 1873 under Titel: „Bidrag til Oplysning om Priser paa ungarske Produkter i det 19de Aarhundrede“.

Af dette hidsættes Følgende:

1. Kreditvæsenet.

Antal Kredit-instituter.		Indbetalt		Disconteret i		Hypothek-Kredit.
		Aktiekapital.		Vexler.		
1841	3	C. M. f. 6,106	C. M. f. 194,600	C. M. f. 66,600		
1871	222	øw. f. 71,984,882	øw. f. 674,577,691	øw. f. 137,628,669		

2. Jernbaner.

1846	første Strækning aabnet, Milelængde	4.4
1852	i Drift	47.12
1862	—	257.52
1872	—	705.94

3. Statsveie.

1841	Milelængde	0.
1872	—	768.

4. Telegrafvæsenet.

Liniernes Længde.		Antal Telegrammer.	
1867	Mile 890.32	Stkr.	631,985.
1871	- 1,618.83	-	3,911,415.

5. Produktion af Kornvarer.

1800	Millioner n. ø. Metzen ¹⁾	60.0
1830	—	100.0
1870	—	135.0

6. Udenrigsk Handel.

		Indførsel.	Udførsel.
1785	C. M. f.	12,049,145	17,510,124
1828	—	8,797,843	15,044,997
1869	øw. f.	479,149,934	146,941,185

Af Interesse ere ogsaa de i nævnte Kildeskrift meddelte Oplysninger om Udviklingen af Aktieselskaber i Budapest siden 1866.

Antal Aktieselskaber.	Indbetalt Aktiekapital i øw. Gylden.			
	1866.	1872.	1866.	1872.
Assurancer	3	10	2,445,000	8,425,000
Jernbane-, Dampskibs- og Kommunikationsselskaber	6	17	52,046,100	149,366,300
Bankinstituter	4	17	3,325,000	56,370,000
Spårebanker	3	10	89,627	6,740,000
Dampmøller	6	11	5,650,000	8,610,000
Brænderier	0	2	—	2,050,000
Spiritus-Raffinaderier	1	2	800,000	1,500,000
Bogtrykkerier og Forlagsboghandel	0	3	—	1,200,000
Jernstøberier og Maskinfabrikker	0	2	—	3,000,000
Bergværkselskaber og Teglbænderier	0	8	—	7,465,440
Diverse Foretagender	3	22	1,143,610	16,326,560
Tilsammen	26	104	65,499,337	261,053,300

Hertil komme endnu de Kapitaler, som den herværende Afdeling af den østerrigske Nationalbank anvender i Ungarn, og som udgjorde i Diskontoforretning ved Slutningen af

1852 fl.	1,800,000
1862 -	2,800,000
1872 -	23,800,000
1873 -	30,670,000

Disse Data ville være tilstrækkelige til at give en tilnærmelsesvis Oversigt over den Udvikling, som de økonomiske Interesser i Ungarn have taget i det sidste Decennium indtil Aaret 1872.

Hvad Handelen angaar, koncentrerer denne sig i de ungarske

¹⁾ 1 østerrigsk Metzen = 0,44 norsk Td.

Consulatberetninger for 1873. Budapest.

Landes Hovedstad, hvis Vareomsætninger for Aaret 1871, beregnede i Centner a 50 Kilogrammer, vare som følger:

Vareslags.	Tilførsel.	Forsendelse.	Total.
Korn, alle Slags	8,120,000	1,570,090	9,690,000
Mel	120,000	4,870,000	4,990,000
Mineralkul	4,090,000	50,000	4,140,000
Brændevad	2,340,000	10,000	2,350,000
Oliesæd	450,000	420,000	870,000
Tobak.	470,000	380,000	850,000
Jernvarer	430,000	380,000	810,000
Træmaterialier	530,000	260,000	790,000
Salt	430,000	250,000	680,000
Manufakturvarer	360,000	230,000	590,000
Brændevin og Spirituosa	240,000	270,000	510,000
Uld	200,000	280,000	480,000
Vin og Most	220,000	240,000	460,000
Sukker og Sirup	320,000	130,000	450,000
Ost	130,000	280,000	410,000
Rujern	390,000	10,000	400,000
Jernbanehjul & Skinner	280,000	90,000	370,000
Stang- & Smedejern	250,000	100,000	350,000
Huder og Skind	240,000	100,000	340,000
Tørrede Blommer	80,000	210,000	290,000
Maskiner	130,000	110,000	240,000
Garvestoffe	140,000	80,000	220,000
Glas- og Lervarer	130,000	80,000	210,000
Sydfrugter	140,000	40,000	180,000
Papir og Bøger	100,000	70,000	170,000
Lin- & Oliekager	70,000	100,000	170,000
Dyr	80,000	90,000	170,000
Mineralsk Olie	90,000	60,000	150,000
Læder og Lædervarer	70,000	70,000	140,000
Ris	90,000	40,000	130,000
Farvestoffe	50,000	70,000	120,000
Vegetabilsk Olie	70,000	50,000	120,000
Klude	40,000	70,000	110,000
Soda	70,000	30,000	100,000
Øl	10,000	90,000	100,000
Lin og Hamp	60,000	30,000	90,000
Kaffe	40,000	20,000	60,000
Sengefjær	20,000	20,000	40,000
Diverse Varer tils.	3,910,000	2,200,000	6,110,000
Total	25,000,000	13,450,000	38,450,000

Heri er endnu ikke indbefattet de meget betydelige Trælasttransporter paa Donaufloden, den vigtige Handel med Svin, der aarlig omfatter ca. 600,000 Stykker; Omsætningerne paa Hornkvæg-, Faar- og Hestemarkederne samt Lokalhandelen med de tilstødende Provindser.

Idet jeg nu gaar over til Handelsforholdene i 1873, har jeg først at bemærke, at det afsluttede Aar i de fleste Brancher har været meget ugunstigt for Ungarn. Baade i 1871 og 1872 havde Landet Misvæxt paa 2 af dets vigtigste Kornsorter, Hvede og Rug, og der var saaledes allerede ved sidste Aars Begyndelse ikke gunstige Forholde for Handelen. Vistnok antog man en Tid, at de ret heldige Udsigter til en ny god Høst vilde kunne

forandre Tilstanden; men dette Haab tilintetgjordes derved, at Rust i den Grad fortærede Sæden, at Udbyttet af Hvede og Rug i Ungarn blev daarligere end i noget tidligere Aar siden 1863 og ikke engang var tilstrækkeligt til Landets eget Behov. Mais, ligeledes en af Landets vigtigste Forbrugsartikler, gav ogsaa en daarlig Middelshøst. Det blev derfor kun en ringe Trøst, at Byg og Havre gav temmelig tilfredsstillende Afkastning, og at Oliesæden gav et rigeligere Udbytte end nogensinde tidligere, ialt ca. 3 Millioner Ctr. a 50 Kilos. Denne Artikel var ogsaa det eneste Markprodukt, der bragte lidt Liv i Forretningerne, idet den største Del af det høstede Kvantum blev exporteret til Udlandet. Imidlertid nedtrykkede denne usædvanlige store Udførsel af ungarsk Raps saaledes Priserne paa Markederne, at heller ikke denne Forretning blev synderlig lønnende.

Fremdeles maa ogsaa fremhæves, at den i Mai, kort efter Aabningen af Verdensudstillingen i Wien, udbrudte Børskrise havde en overordentlig lammende Indflydelse paa Forretningerne.

Pest holdt sig en Tid lang temmelig reserveret overfor den i Wien tiltagende kolossale Børssvind, idet paa den ene Side Wienerbørsen drog alle disponible Cirkulationsmidler til sig, saa at vor Plads havde at kæmpe med en næsten permanent Penge-mangel og en Dyretid paa Penge, hvorunder en Rentefod af 7 til 8 pCt. ikke blev betragtet som høi; paa den anden Side havde man ogsaa faa Aar iforveien samlet Erfaringer fra herværende Børsomsætninger, der havde været forbundne med smertelige Tab, og som endnu ikke vare glemte. Imidlertid formaaede vor Børs dog ikke i Længden at unddrage sig de Tilløkkelser, som Wiener-Spekulationen frembød, og Begyndelsen af 1874 kan i denne Henseende betragtes som det skjæbnesvangre Vendepunkt for vor Plads. Inden kort Tid naaede nu ogsaa Børsspekulationen her en hidtil ukjendt Udstrækning, da endelig den i Wien udbrudte Krise gjorde en Ende paa denne Svindel. I Begyndelsen var man ikke tilbøielig til at tillægge denne nogen synderlig stor Betydning for vor Plads, idet der antoges, at de svævende Engagements vare af for ringe Omfang til at retfærdiggjøre alvorligere Bekymringer; man troede desuden ogsaa, at de herværende Kreditinstituter vare fuldkommen sikrede. En kort Erfaring lærte dog Handelsverdenen, at den i begge Henseender havde hengivet sig til en sørgelig Illusion. Det viste sig nemlig, at forskellige af de nylig oprettede Banker ikke mindre letsindig havde forvaltet deres Aktionærers Kapitaler end Tilfældet var i Wien, og Mistroen Mand og Mand imellem naaede snart en saadan Høide, at den personlige Kredit næsten ganske gik tabt. Dannelsen af en Forening til at ophjælpe Krediten blev nu sat i Gang, hvilket Foretagende ogsaa blev understøttet af den østerrigske Nationalbank med anseelige Bidrag. Alene denne Forenings Virksomhed maa det tilskrives, at Ungarn blev bevaret for en stor Katastrofe, som ganske vist vilde have naaet et stort Antal af de i den senere Tid oprettede Kreditinstituter, især i Provindserne. Til en saa almindelig Sammenstyrtning, som den, der fandt Sted paa Wienerbørsen den 8de Mai 1873, kom det vistnok ikke engang tilnærmelsesvis i Ungarns Hovedstad, uagtet forskellige nylig grundede Aktieforetagender, hvoriblandt 2 Banker, 1 Sparebank og 2 Mæglerbanker, hjemfaldt til Liquidation; men de paa Børsen lidte Tab i Forening med det daarlige Udfald af Høsten i de sidste 3 Aar have fremkaldt en saadan Stilstand i alle Forretninger, at

Consulatberetninger for 1873. Budapest.

en gennemgaaende Svaghedstilstand er opstaaet i alle økonomiske Faktorer, og der tiltrænges længere Tid og navnlig flere gode Aar, for at disse Forholde igjen kunne blive ganske fjernede.

Hvad Handelen mellem Ungarn og Sverige og Norge angaar, saa har denne hidtil ikke været af nogen stor Betydning, og desværre mangler der over denne tilforladelige Opgaver, hvilke heller ikke have ladet sig tilveiebringe, da denne Handel for den største Del foregaar indirekte over Hamburg, Lübeck og Stettin. Ungarn importerer fra de forenede Riger fosforfrie Fyrstikker, der i høi Grad overgaa de østerrigsk-ungarske Fabrikater. Desuden finder det norske Produkt Tran ogsaa Afsætning her. Forbruget heraf er dog endnu ikke betydeligt, paa Grund af at den ungarske Læderfabrikation hidtil kun er lidet udviklet. Nogen Omsætning finder ogsaa Sted i norske Fiskevarer (Stokfisk og Sild); men da Tilberedningen af disse Produkter ikke er yndet, er Efterspørgselen ringe. Hvad det svenske Jern angaar, har dette en stærk Konkurrent i Overungarns „Saltkuljern“, — og selv den nye Toldnedsættelse, der kommer denne Artikel til gode, vil neppe formaa at fremkalde en livlig Omsætning i denne Vare, førend en billigere Kommunikation bliver oprettet. Dog er det muligt, at industrielle Jernartikler, saasom Maskiner, Maskindele, Jerntraad, Jernblik, Kjettinger og endelig Jern til Staalfabrikationen, her efterhaanden ville finde et aabent Marked. Af Ungarns Exportartikler søges i Sverige og Norge især Uld og Sengefjær, dernæst Vin, Hamp og Tobak; imidlertid er Omsætningen heraf for Nærværende ikke betydelig. Disse Artikler og endvidere tyrkiske Svedsker samt vore fortræffelige Mølleprodukter fra de herværende Dampmøller turde dog med Tiden give Anledning til store Forbindelser.

Jeg vil nævne en Specialitet, hvori Ungarn med Fordel konkurrerer med alle Lande i Europa, nemlig Jernbanehjul (Støbegods) fra Firmaet Ganz & Co. i Ofen. Disse besidde en Varighed, som neppe noget Fabrikat andetsteds fra kan opvise. Forskjellige østerrigske, tyske og russiske Jernbaner har udelukkende forsynet sig med dette Fabrikat, og det blev ogsaa skjænknet den største Udmærkelse paa Verdensudstillingen i Wien.

Endelig indtages ogsaa nogle Bemærkninger, som blandt Andet ere gjorte i Skriftet „Tilbageblik paa Udviklingen af Statsøkonomien under Toldpolitikken i Aaret 1873.“ Disse lyde saaledes:

„Naar Ungarn hidtil kun i ringe Udstrækning har havt Handelsforbindelser med Sverige og Norge, er Grunden hertil hovedsagelig at søge i den geografiske Beliggenhed og den store Afstand imellem Landene. I politisk Henseende og med Hensyn til deres Statsindretninger ere Landene nær beslægtede, og deres Natur- og Industriprodukter ere tillige godt skikkede til gjensidig at erstatte hinanden, hvorfor en mere udvidet Handelsforbindelse visselig vilde blive til stor Nytte. Ungarn kan afgive sine Vine og Markedsprodukter til Norden, og Sverige og Norge derimod — med sine store Rigdomme paa Jern, Træ og Kobber og med sin godt udviklede og billigt arbejdende Maskinindustri — kunde forsyne Ungarn med de Artikler, det i disse Retninger maatte tiltrænge. De forhen tilstedeværende Hindringer, dyre Fragter og hemmende Toldbestemmelser, ere nu saaledes blevne formindskede, at forhaabentlig en Handelsforbindelse, om end langsomt, vil komme istand imellem Staterne til gjensidig Fordel. En mægtig Impuls hertil har Verdensudstillingen i Wien givet, hvor

saavel Ungarn som Sverige og Norge i stor Mængde udstillede sine Produkter til offentlig Bedømmelse.“

Hermed er vel det Væsentligste fremstillet af hvad der er at sige om Landenes gjensidige Forholde og de herværende Forholde i Almindelighed, hvorfor jeg nu vil vende mig til den mere specielle Del af min Opgave: at give Underretning om Budapests Handel.

Kornhandelen begyndte i 1873 meget stille og med stærkt oprømmede disponible Forraad af alle Kornsorter.

Hvede havde paa Grund af de høie Priser ingen Efterspørgsel i Udlandet, og Omsætningerne indskrænkede sig til Forsyning af de herværende Dampmølle-Etablissementer, hvis Behov under Anvendelse af fuld Drivkraft gaar op til 200,000 Ctr. om Ugen; disse modtage imidlertid heller ikke mere end 80,000 a 100,000 Ctr. ugentlig paa Grund af de høie Priser paa Kornet, hvorved Afsætningen af Melprodukterne vanskeliggjordes. Uagtet denne Tilbageholdenhed fra Mølleselskabernes Side bleve Priserne dog fastere Uge for Uge i de 3 første Maaneder af Aaret, og indtraadte der først en svag Reaktion i disse, da den fremskredne Vegetation gav Haab om en rig Høst. Men da det senere igjen viste sig, at Høsten vilde mislykkes, gik Priserne i August saaledes op, at al Export blev umulig, og holdt de sig høie lige til Aarets Udgang. Der blev saaledes ikke i Løbet af hele forrige Aar udført Hvede fra Budapest, hvorimod ikke ubetydelige Kvantiteter bleve indførte fra Donaufyrstendømmerne og senere ogsaa fra Galizien.

Rug. Forretningerne i denne Vare vare underkastede ganske de samme Betingelser som Hvedehandelen, kun bemærkes, at Priserne paa denne Artikel allerede ved den anden Halvdel af Aaret vare relativt høiere paa Grund af en fuldstændig mislykket Høst.

Byg. Da Udbyttet af denne Kornsort var tilfredsstillende saavel i 1872 som 1873, exporteredes en Del til udenlandske Bryggerier.

Havre. I denne Vare fandt under hele Aaret kun Lokalhandel Sted, og kan denne Artikel kun under udmærkede Konjunkturer bære en lang Landtransport. Høsten var i 1873 god.

Mais. Afkastningen var i 1872 fordelagtig. Med Hensyn til Maisen er det Regel, at den først ved det følgende Aars Høst bringes paa Markedet, hvorfor denne Artikel i 1873 vilde have givet Anledning til omfangsrige Transaktioner med Udlandet, hvis ikke et særdeles betydeligt indenlandsk Forbrug, hurtigere end paaventet, havde rømmet Beholdningerne. Exporten af Mais har dog ikke været ganske ubetydelig, og har ogsaa vor Plads for en Del deltaet i samme. Høsten i 1873 regnes for at være en daarlig Middelshøst, men Kvaliteten er god.

Oliesæd. Veiriget i 1872 var særdeles gunstigt for Dyrkingen af Oliesæd; denne Omstændighed i Forening med de høie Priser i 1871—72 bragte vore Landmænd til i en stor Udstrækning at dyrke Raps, som paa Grund af den usædvanlige milde Vinter, hvorunder Sæden vegeterede uafbrudt, gav en ualmindelig rig Høst, der gik op til 4,000,000 n. ø. Metzen, mod en gennemsnitlig Høst af 933,330 n. ø. Metzen i Aarene 1864—72. Det kan antages, at af det i 1873 høstede Kvantum blev udført til Udlandet ca. $3\frac{3}{10}$ Millioner Metzen. Priserne varierede mellem f. 10 til 12 pr. 150 g Wiener-Vægt.

Consulatberetninger for 1873. Budapest.

Middelspriserne paa Kornvarer og Oliesæd vare under en gennemsnitlig Sølvgio af 108.15:

Hvede.	Rug.	Byg.	Havre.	Mais.	Raps.
pr. 50 Kilos.	pr. 80 $\mathcal{A}$.	pr. 72 $\mathcal{A}$.	pr. 50 $\mathcal{A}$.	pr. 50 Kilos.	pr. 75 $\mathcal{A}$.
Kreuz. $\mathcal{O}$ W. 732	487	328	185	397	492

Den samlede Tilførsel udgjorde i sidste Aar i n. ø. Metzen:

Hvede.	Rug.	Byg.	Havre.
5,582,989	501,375	582,022	1,031,830
Mais.	Raps.	Diverse.	Total.
1,349,791	1,003,579	594,023	10,645,629

Melpriserne vare i Maanederne:

	0.	1.	2.	3.	4.	5.	6.	7.	8	8½
Januar $\mathcal{O}$ W. f.	28	27.10	26.20	25.30	24.40	20.50	17.30	16	14.20	12
Juli	—	30	29.20	28.30	24.80	22.50	19.10	17.30	15.90	13.80
Decbr.	—	31.20	30.20	29.20	26.50	24.75	20.90	19.10	16.80	15.10

Hvad de finansielle Resultater af de enkelte Etablissementer angaar, kan det konstateres, at alle disse velordnede Indretninger, trods de vedvarende ugunstige Exportforholde gave et temmelig tilfredsstillende Udbytte, og nogle Etablissementer saa sig endog istand til at betale Aktieieerne lige til 25 pCt.

Uld. Udbyttet var i 1873 ca. 350,000 Ctr. I almindelige Aar bliver omtrent Halvdelen af dette Produkt anvendt i de østerrigske Staters Industri, medens den anden Halvdel exporteres til næsten alle europæiske, industrielle Stater. I sidste Aar var dog den hjemlige Industri svag paa Grund af Børskrisen og den deraf følgende almindelige Mangel paa Tillid, — stærk Indflydelse havde ogsaa i denne Retning Frihandelspolitiken og navnlig den for nogle Aar siden med England stipulerede Tillægs-Konvention (gjældende til 1877). Man var saaledes henvist til Salg til Udlandet, og udførtes især til Frankrige, Schweiz, Tydskland, ogsaa Sverige, den største Del af vore Forraad. Produktionen af fin og middelsfin Uld har tiltaget, medens Produktionen af den almindelige „Bondeuld“ paa Grund af Markernes Udstykning har aftaget.

Tobak. Forretningerne i Tobak vare ikke lønnende. I det Hele blev der i Ungarn i 1873 for de kgl. og keiserl. østrg. Monarkier produceret paa et Areal af 64,448 Katastraljochen 610,208 Ctr., hvilke efter en Gennemsnitspris af 8 fl. 98 kr. pr. Ctr. bleve indløste for et Beløb af 5,476,585 fl. Til Udførsel bestemtes 60,000 Ctr., hvoraf 30,000 Ctr. bleve afgivne til Italien; der blev saaledes kun 30,000 Ctr. tilovers til den frie Handel, og dette ringe Kvantum var langt fra tilstrækkeligt til Efterspørgselen. Kvaliteten var i Almindelighed god, dog bliver der af Producenterne fremdeles klaget over slet Behandling af Varen, hvorfor den ungarske Tobak heller ikke i Almindelighed opnaar den Pris, som det i og for sig ret gode Raaprodukt vilde erholde ved en bedre Behandling. Til Frankrig sælges de middelsstore, halvfede Blade fra Egnen om Theis eller Szegedin; Italien foretrækker de stærkere og federe Blade, medens Holland især importerer af de lyse halvfede Blade fra Egnen om Arad. Til Norge indførtes i 1873 over Bremen 3,138 Kilos. De heroverende Noteringer for Exporttobak vare ved Aarets Slutning: Schneidegut fl. 14—20, Einlage fl. 13—17, Umblatt fl. 20—22, Cigarren Umblatt & Einlage fl. 16—20, Schwergut fl. 16—24,

Melprodukter. Paa 12 større Dampmøller bliver i Budapest aarlig formålet ca. 10 Millioner Ctr. Korn. Uagtet de høje Priser fandt Ungarns Melvarer ogsaa i sidste Aar rask Afsetning paa de udenlandske Markeder, især de finere Sorter, som i Tydskland, England, Frankrig og Schweiz mere og mere blive faste Markedsvarer. Til England udførtes i 1873 over Triest 117,735 Baller a 226 $\mathcal{A}$ Wiener-Vægt. Sydamerika, især Brasilien, modtager ogsaa store Partier; fra Triest exporteredes i 1873 til Sydamerika 148,172 Fade a 156 $\mathcal{A}$ W.-V.

lose Blätter fl. 11—13 pr. Ctr. Cigarren Deckblatt manglede. Høsten i 1873 er paa Grund af Mangel paa Regn mislykket, og det indvundne Kvantum er meget mindre, end det for 1872.

Hamp. Høsten var i 1873 tilfredsstillende; store Forraad samledes og som Følge heraf havde Priserne indtil Slutningen af Aaret en vigende Tendens. De forskellige Sorter noteredes saaledes:

Hamp, raa	fl. 20	fl. 24	fl. 19	pr. Ctr.
Spitzhanf	- 27	- 29½	- 27	—
Spitzbörtel	- 21	- 24	- 21	—
Werg	- 16	- 18	- 17	—
Ordinære Slags	- 7	uforandret	—	—

Svedsker. Handelen med de saakaldte tyrkiske (egentlig bosniske) Svedsker var i 1873 overordentlig livlig. I Begyndelsen var Terminprisen 12 fl.; men efterat det var bleven konstateret, at Træerne under Blomstringstiden havde lidt overordentlig ved Kulde i Produktionsegnene i Frankrige og Tydskland, toge Forretningerne snart et betydeligt Opsving. Prisen steg nu for bosnisk „Vare i Fad“ i Maanederne Juni til September raskt til 13½, 15, 16 og 17 fl., og ved Slutningen af September blev den ankomne nye Vare betalt med 17½ til 18 fl., medens i November og December den bosnisk Vare yderligere gik op til 19 a 21 fl. Den serbiske Vare, som stedse falder noget ringere, blev solgt ca. 1½ fl. billigere. Aarets Omsætning udgjorde 403,972 Ctr., hvilket Kvantum ikke har været naaet i noget tidligere Aar. Handelen med tyrkiske Svedsker har i det forløbne Aar næsten udelukkende taget Veien over Budapest, medens i tidligere Aar Triest har konkurreret stærkt i denne Henseende. I 1873 har endog den største Del af de for Amerika bestemte Kvanta gaaet Landeveien gennem Tydskland og videre over tyske Søhavne, istedetfor over Triest.

Spiritus. I 1873 var paa Grund af det særdeles dyre Raaprodukt de fleste landøkonomiske Brænderier i Ungarn ikke i Drift, ligesom ogsaa de større industrielle Aktiebrænderier indskrænkede sine Forretninger. Som Følge heraf producerede Ungarn ikke engang Spiritus nok til eget Brug, og om Udførsel blev der ikke Tale. Prisen var i Begyndelsen af Aaret 54—50 kr. pr. Grad, i Juli 60 kr., i August og September 75 kr. I Oktober derimod, da Brænderiernes nye Virksomhed begyndte,

Consulatberetninger for 1873. Budapest. Athen. Constantinopel.

indtraadte en Reaktion, og noteredes da 63 kr., hvilken Pris under en temmelig livlig Omsætning holdt sig lige til Aarets Udgang.

Flesh. Paa Grund af den kolossale Produktion i Amerika og Ungarns mislykkede Høst af Kornvarer i de sidste Aar, er det nu kommen dertil, at Ungarn, hvad dette Produkt angaar, ikke alene har tabt det udenlandske Marked, men ogsaa har faaet en slem Konkurrent paa sine egne Markeder. I det forløbne Aar er der indført temmelig betydelige Kvantiteter af amerikansk Fedt og Flesh. Priserne begyndte med 32 fl., gik derpaa ned til 29 fl., og først i November hævede de sig til 43 fl. pr. Ctr. W.-V. I de herværende Slagterier er slagtet ca. 200,000 Stykker Svin, og udgjorde det Kvantum Flesh, som blev bragt i Handelen, ca. 75,000 Ctr.

Vin. Høsten i 1872 gav, som bekjendt, et i kvantitativ Henseende middelmådigt Udbytte, men Kvaliteten var god. Beholdningerne af gode Vine vare meget oprømmede paa Grund af de 2 foregaaende Aars endnu daarligere Udbytte, og Priserne stillede sig derfor i den første Del af sidste Aar meget høje. Der betales for rød Ofner 12 a 20 fl., Szegszarder 10 a 15 fl., Weisskirchner 9 a 12 fl. pr. Eimer (= 60 norske Potter), hvilke Priser holdt sig lige til det sidste Aars Vinhøst. Denne blev regnet for en god Middelshøst; Priserne have derfor senere havt en vigende Tendens og stillede sig ved Aarets Slutning ca. 25 pCt. lavere, end de noteredes før den nye Høst.

Hønning. Udbyttet var i 1873 paa Grund af ugunstigt Veir ikke tilfredsstillende. Desuagtet vare Priserne trykkede; der betales for raa, rensat Vare efter Kvalitet fra 18 til 21 fl. pr. Ctr.

Vox. Tilførselen af gult Vox udgjorde i sidste Aar ca. 3,000 Ctr. Omsætningerne vare flaae paa Grund af ubetydelig Efterspørgsel fra Udlandet. Priserne faldt lige til 76 fl., men hævede sig noget mod Aarets Slutning. Forhen var Walakiet Hovedmarkedet for denne Artikel, for Nærværende exporteres derimod den største Del til Tydskland og Østerrig.

Svedskecompot. Forretningerne i denne Vare vare temmelig livlige, da Efterspørgselen fra Udlandet var vedvarende god. Omsætningen beløb sig til ca. 25,000 Ctr., næsten udelukkende slavonsk Vare. Priserne begyndte med 13 a 14 fl., men gik senere paa Grund af Efterspørgselen op til 16 fl. pr. Ctr.

Galæbler. Til det herværende Marked ankom kun ca. 40,000 Kübel a 120 $\frac{1}{2}$, hvilket Parti hovedsagelig blev kjøbt af østerrigske Læderfabrikanter. Sidste Notering var for ungarsk Prima 13 $\frac{1}{2}$ a 15 fl., serbisk 11 a 12 $\frac{1}{2}$ fl. pr. Kübel.

Athen.

Til Distriktet ankom i 1873 4 norske Fartøier, dr. 709 C.-L., med Stenkulsladninger fra England til en samlet Værdi af 4,421 £. Alle afgik igjen i Ballast til Constantinopel.

De forskjellige Penge- og Handelskriser, der i forrige Aar rammede Handelsverdenen saa haardt, have virket særdeles skadeligt paa den græske Handel, der allerede ved Krisernes Udbrud

befandt sig under kritiske Forholde paa Grund af overdrevne industrielle Spekulationer. Skibsfarten paa Grækenland, og ikke mindre de forenede Rigers end andre Nationers, har lidt under disse daarlige Handelskonjunkturer. De strenge Kvarantæne-Forholdsregler, som om Sommeren bleve paabudte i alle Rigets Havne paa Grund af Koleraens Tilstedeværelse paa Kontinentet, have ligeledes været til Hinder for Skibsfarten; de Udgifter og den Tidsspilde, som herved forårsagedes alle indløbende Fartøier, var Grund nok til med Flid at undgaa alle saadanne med Kvarantæne belagte Havne, isærdeleshed da Fragterne ei vare videre lokkende. Som ovenfor antydte, have forskellige industrielle Foretagender af almen, for ikke at sige national Betydning, givet Anledning til overdrevne Spekulationer, hvori hele Befolkningen, drevet af et og samme Motiv, tog Del med feberagtig Iver. De velbekjendte Sølv- og Blygruber i Laurium, der i sin Tid gave Anledning til en langvarig diplomatisk Strid mellem den græske Regjering og de herværende franske og italienske Legationer, overlodes nemlig til et indenlandsk Aktiebolag. Denne Udvei ansaa de saakaldte Patrioter som den eneste, hvorved Landet med Ære kunde komme ud af en meget truende Konflikt. 11 Millioner frs. betales til de fransk-italienske Concessioner mod at disse aftraadte alle sine, saavel virkelige som bestridte Retigheder til de nævnte Gruber, og et Aktiebolag grundedes med en Kapital af 20,000,000 frs. og overtog Grubernes Bearbejdelse mod at betale Staten 53 pCt. af Nettoudbyttet som Erstatning for Brugen af de hidtil omtvistede Sølvmalmsgruber (Ekvolades), som derved erkjendtes at være uberørte af det udenlandske Compagnies Concession og Staten tilhørende. Den overdrevne Tanke om disse Grubers Rigdom, som var vakt hos Publikum, benyttes nu af dette Aktiebolags Grundere til at bringe i Pris de Aktier, som overalt udbødes. Børstaktiken lykkedes ligesaa godt, som tidligere den politiske Intrige; Lokalerne, hvor Tegningen foregik, toges med Storm. Men Reaktionen lod ikke længe vente paa sig. De udenlandske Arbeidere og Arbeidsbestyrere bleve afskedigede, og deres Plads indtoges af Grækere, som savnede deres Erfaring. De første Maaneders Forsøg gav daarlige Resultater, Aktierne begyndte at falde, den europæiske Pengekrise tvang ogsaa mange til at sælge. Paa Grund af de skuffede Forhaabninger overdrev man sin Tanke om Situationen ligesaa stærkt, som man før havde gjort i den modsatte Retning, og Aktierne faldt saa lavt som 50 under pari. Andre Foretagender, som bave en endnu mere vidtrækkende Interesse, som f. Ex. Jernbanen til Lamia ved den tyrkiske Grændse, Jernbanelinien til Patras, samt Gravningen af Kanalen ved Corinth, hindres ligeledes af disse daarlige finansielle Forholde.

Constantinopel.

I Løbet af Aaret 1873 ankom til Constantinopel 144 norske Skibe, hvoraf 118 med Ladning og 26 i Ballast. Af disse 144 norske Skibe var 18 Dampskibe af 7,750 C.-L. Drægtighed samt 126 Seilskibe dr. 21,908 C.-L.; tilsammen 29,658 C.-L.

Deraf ankom:

Consulatberetninger for 1873. Constantinopel.

Fra England med Stenkul 23 dr. 4,715 C.-L.

- — - Jern og Skinner 8 - 1,645 -
 - Amerika - Petroleum 2 - 436½ -
 - Continentet 3 } med Diverse 14 - 2,975 -
 - Middelhavet 11 }

Med Ladning tilsammen 47 dr. 9,771½ C.-L.

I Ballast — 24 - 4,920 -

Ialt 71 dr. 14,691½ C.-L.

Af ovennævnte Skibe lossede 4 Dampskibe, dr. 1,551½ C.-L. og 9 Seilskibe dr. 1,613 C.-L., her i Constantinopel, de øvrige vare med sine Ladninger bestemte til Sortehavet.

Fra det sorte Hav ankom med Returfragt ialt 73 Skibe, hvoraf 8 Dampskibe dr. 3,400 C.-L. og 65 Seilskibe dr. 12,390 C.-L., nemlig:

Til Norge 9 Skibe dr. 1,818 C.-L.

- Continentet 6 — - 1,218 -
 - Amerika og England 30 — - 6,450 -
 - Middelhavet 28 — - 6,304½ -

Ialt 73 Skibe dr. 15,790½ C.-L.

Disse 144 Reiser udførtes af 3 Dampskibe og 52 Seilskibe. Ifølge de omtrentlige Opgaver af vedkommende Skibsførere udgjorde Bruttofragten tilsammen £ 92,852, fordelt saaledes:

Til Constantinopel 12 Ladninger £ 5,950 Br.-Fragt

- det sorte Hav 35 — - 17,065 —

- Norge (fra det sorte Hav)
 (efter ellers gjældende Fr.) 9 — - 7,400 —

- Amerika, England, Continen-
 tet og Middelhavet . . . 73 — - 62,437 —

Tilsammen £ 92,852 Br.-Fragt

Sveriges Skibsfart herude indskrænkede sig til 8 Dampskibe dr. 1,775 N.-L., som paa Reiser til og fra Sortehavet optjente i Bruttofragt tilsammen £ 8,250.

Betragter man nedenstaaende Opgave over de forenede Rigers Skibsfart paa Constantinopel i de senere Aar, bemærker man en stadig og særdeles betydelig Aftagen i Seilskibenes Antal, men paa den anden Side en ligesaa stadig, men desværre mindre omfattende Forøgelse af Dampskibe:

Aar.	Seilskibe.	Læster.	Dampskibe.	Læster.	Tils.	Læster.
1870	585	97,927	4	1,419	589	99,348
1871	427	74,395	11	3,630½	438	78,025½
1872	247	40,367½	16	7,306	263	47,673½
1873	126	21,908	26	9,807	152	31,715

Aarsagen til denne betydelige Formindskelse tør vel forklares deraf, at da Fragterne i de senere Aar for dette Fragtmarked have været relativt mindre lønnende, søgte Handelsflaaden derhen, hvor Fragterne stode bedst.

Fragtmarkedet for Korn fra Amerika har nemlig tilbudt en fordelagtigere Sysselsættelse.

Det kan vel heller ikke benegtes, at den usædvanlige og uventede Udvikling i Amerikas (især Kaliforniens) Kornproduktion har betydelig formindsket Ruslands og Donaufyrstendømmernes Rolle med Hensyn til den europæiske (især Englands) Kornforsyning.

Neppe 40 pCt. af Europas Kornbehov hentedes iaar fra

Sortehavshavne, medens tidligere mindst 60 pCt. pleiede at komme derfra. Hertil kommer ogsaa, at den totale Export fra det sorte Hav er aftaget hvert Aar siden 1871.

Tonantallet for Skibe af alle Nationer, ankomne til Constantinopel, beløb sig nemlig

i 1871 til 5,284,756 Tons,

i 1872 - 4,527,885 -

i 1873 - 4,167,716 -

Men Norges Skibsfart paa det sorte Hav har i Proportion aftaget efter en større Maalestok. Forklaringen hertil maa søges i det stigende Antal Dampskibe, som nu deltager i Korntransporten fra det sorte Hav, hvilket gjør det for hvert Aar vanskeligere for vore Seilskibe at bestaa i denne Konkurrence.

Et andet Land, hvis Skibsfart paa disse Farvande ligeledes næsten udelukkende udførtes af Seilskibe, har endog lidt mere ved denne Konkurrence.

I Aaret 1871 besøgte Constantinopel nemlig af 431 nordtyske Skibe, dr. 142,917 Tons, medens iaar deres Antal er sunket ned til 63 dr. 25,200 Tons.

Englands Skibsfart er derimod tiltagen med 12,783 Tons, uagtet Seilskibenes Antal ogsaa her er aftaget, nemlig med 153 Skibe, dr. 47,300 Tons, medens Dampskibene er forøget med 106 Skibe af 50,083 Tons Drægtighed.

Italiens og Grækenlands Søfart har vel ogsaa aftaget, men efter en mindre Maalestok end den norske.

Dette forklares, naar man erindrer, at Fluktuationer i Fragterne har mindre Indflydelse paa disse Landes Skibsfart, da Italienerne og endnu mere Grækerne anse denne Fragtfart, formedelst deres egne Havnes Nærhed, som det naturligste Felt for sin Virksomhed, ligesom ogsaa deres Skibe bedst egne sig til Fart paa korte Farvande.

Hertil kommer, at de paa Grund af de sammenlignelsesvis mindre Udgifter ved Udrustning, Hyre etc. kunne lade sig nøie med lavere Fragter og kunne længere end andre udholde Konkurrence med Dampskibe.

Denne Konkurrence bliver et Spørgsmaal af stor Vigtighed for vor Skibsfart, som hidtil hernede altid fandt et vigtigt og fordelagtigt Felt for sin Virksomhed.

Konsekvensen fremgaar paa det klareste, naar man betragter Læsteantallet for Constantinopels Skibsfart for de sidste 4 Aar (se Tabellen ovenfor).

Beregner man nemlig Procentantallet proportionaliter, finder man, at de norske Skibe figurere med:

4.18 pCt. i 1870,

3.02 - i 1871,

2.03 - i 1872,

1.48 - i 1873.

Dermed vil man dog ikke paastaa, at vor Handelsflaade jo ikke i flere Aar endnu skulde kunne finde en lønnende Sysselsættelse herude. Mange Aar vilde vistnok endnu hengaa, før de talrige græske, italienske og østerrigske Seilskibe, som saa at sige bestaa ved denne Fragtfart, vil remplaceres af Dampskibe. Med disse Nationer kunne vi altsaa med Fordel endnu konkurrere, takket være den Anseelse, vort Flag staa i hos Befragtere og Assurandører, formedelst den Dygtighed og Redelighed, vor Sømandsstand er bekendt for.

Consulatberetninger for 1873. Constantinopel.

Vore Seilskibe fare under billigere Vilkaar end de engelske og tyske, der ogsaa først rammes af Dampskibenes Konkurrence, og som derfor have trukket bort fra dette Felt. Antallet af engelske Seilskibe har siden 1871 sunket ned fra 1,341 til 358; de tyskes Antal fra 431 til 63.

Et andet Spørgsmaal er det, om vi ikke allerede strax kunne drage Nytte af Nutidshandelens Fordringer ved at sætte i Fart hernede vor daglig voxende Dampskibsflaade. Forsøget er allerede gjort, og at det er skeet med Fordel, vise de gode Resultater, som de faa norske og svenske Dampskibe have havt, der have været i Virksomhed paa disse Farvande. Det er mig bekjendt, at et af disse Skibe iaar har givet sine Aktionærer 25 pCt. og Aaret før endog 30 pCt.

At det Fortrin, som Dampskibe have for Kornførselen, ikke er tilfældigt og beroende paa forbigaaende Omstændigheder, men tværtom vil tiltage endnu mere, bevises af de sidste Aars Erfaring, da Dampskibe vare stillede paa en haard Prøve for at kunne bestaa. Thi Prisen paa Jern og den høiere Arbeidsløn forøgede Indkjøbsprisen, dernæst kom Stenkulsprisens Stigen næsten til det Dobbelte, medens Kornexportens Aftagen og Fragternes Dælen gjorde, at Fortjenesten maatte blive mindre. Men uagtet disse sammenstødende uheldige Konjunkturer finder man, at Dampskibsfarten er tiltaget fra

i 1871 med	2,331 Skibe dr.	1,610,674 Tons
til i 1872 -	3,184 —	1,997,194 -
og i 1873 -	3,564 —	2,241,007 -

Alligevel trods ovenanførte har Fortjenesten, efter hvad mig er berettet, for Fleres Vedkommende været 25 til 30 pCt. Netto. Betragtes de naturlige Vind- og Veirforholde i disse Farvande, bliver det atter Dampskibene, som uvilkaarlig have Fortrinnet. Den lange Passage gennem Bosphorus og Dardanellerne, hvor Bugserdampskib næsten altid maa benyttes af Seilskibe; fremdeles det herskende Stille i Sommermaanederne i Archipelagus, hvilket indtræffer netop paa den Tid, Skibe ere bestemte herud, samt endelig de sydlige og sydvestlige Vinde, som ere de fremherskende, naar Skibe om Høsten begive sig herfra; alt dette virker uheldigt for Seilskibene, saa at Dampskibe kan gjøre 3 a 4 Reiser i samme Tidsrum, Seilskibe udføre 1. Dertil kommer for Dampskibenes Vedkommende de mange Havne lige i Farvandet, hvor de uden Tidsspilde kunne forsyne sig med Kul, hvorved de ikke behøve at opofre synderlig af Lasterummet til Plads for sit Kulforraad.

Hvad der ogsaa har bidraget til Udviklingen af Dampskibsfarten, er de lettere Kommunikationer i Rusland og Wallachiet, da Kornet nu nedføres med Jernbanen til Afskibningspladsen paa nogle Dage, hvorved det ikke faar Tid til at tørres saa godt som tidligere, da det paa den lange Sommerreise nedførtes fra Indlandet paa Vogne forspændte af Oxer. Af denne Grund maa det nu hurtig afskibes, for ikke at tage Skade, for snarest muligt at kunne leveres paa Bestemmelsesstedet.

Donau-Navigationen.

Vandstanden i Donau har iaar været usædvanlig lav. Vandet begyndte at falde allerede i Mai, og naaede hen i September et Minimum af 12½ engelsk Fod paa Sandbankerne ved Toultscha. Derved paabyrdes Skibsfarten, da almindelig dybgaaende Skibe

nødsagedes til at lægtre en Del af Ladningen, for at kunne passere disse Banker. De deraf følgende Udgifter varierede efter den større eller mindre Efterspørgsel af Lægtre paa Pladsen, ligesaavel som Antallet af Skibe, som nødtes til at lægtre for at passere Bankerne. Iaar har man maattet betale indtil 1 sh. 3 d pr. Quarter Hvede, hvilket for et større Skib, som maa lægtre meget, bliver en Sag af stor Betydning, faldende saa meget tungere, da den ikke altid forudsees ved Certepartiets Afslutning. Donaukommissionen anstrænger sig meget for at borttage disse Banker og derved faa Farvandet dybere. Meget er ogsaa bleven gjort i denne Retning; thi man kan nu med normal Vandstand paaregne 17 Fod Vand og derover, men en hel Del staar igjen for at undgaa de Forhold, som viste sig i sidste Sommer, da der var hele to Fod under Normalvandstand. I denne Henseende er det at beklage, at Flodmundingen ved Soulina og ikke den saakaldte St. George's blev valgt af Donaukommissionen, da den begyndte sine betydelige Arbejder for Donauens Farbargjørelse. Den sidste Flodarm havde langt bedre egnet sig til Farled for en saa stor og vigtig Navigation. Den er visselig noget længere fra sin Munding til det Punkt, hvor den forener sig med Hovedfloden, men den er betydelig bredere, dybere og mindre bugtet. Her kan nemlig 18 Fod Vand altid paaregnes, saa at Losning etc. næsten vilde været overflødig. St. Georg'smundingen er, foruden at være Bosphorus 18 eng. Mil nærmere, ogsaa lettere tilgængelig fra Havet end Soulina, samt beskyttes af en Sandaas, som strækker sig helt ud til Havet. En i Paris i 1858 nedsat teknisk Komite i Anledning af denne Sag udtalte sig endog for Valget af St. George; men politiske Hensyn og Tanken om de større Udgifter, som derved paakrævedes m. m., gjorde, at Soulina desuagtet valgtes. Flodarmen har en Længde af 45 eng. Mil fra Soulina til Toultscha, hvor selve Hovedfloden træffes.

Kommissionen har udvidet og forbedret Passagen, saavidt Naturforholdene have tilladt det, saa i denne Henseende er alt, som gjøres kan, bleven udført.

For at kunne opnaa en end yderligere Forbedring maa en radikal Gjennemskjæring af en ny Kanal paa sine Steder foretages, men dette overstiger for Nærværende Kommissionens Kræfter. De store Opdæmninger, som ved Soulina ansees nødvendige for at lette Indseilingen, ere nu fuldendte og ligesom Landingskaaien udførte ved Hjælp af Portlandscement.

Havnen er 20 Fod dyb; paa selve Flodbarren er der næsten 18 Fod Vand. Skibe, som have lastet ovenfor Soulina, indtage der Resten af Ladningen fra Lægtre, som nedslæbes fra de ved Øvre Donau beliggende Provindser. Naar Frygt for Is indtræder, nedsendes endog de i Galatz og Braila værende Beholdninger til Afskibning fra Soulina.

Tonnageafgiften til Donaukommissionen for Skibe, som laste i Soulina, er 2 frcs. 80 cts. pr. Register Ton. Fartøier, som komme med Last til Donauhavne og paa Nedturen komplettere Ladningen i Soulina, erlægge 25 pCt. mere. Bugserdampbaad fra Soulina til Galatz koster 25 £. Ned Floden 20 £. Lods-tvang hersker for Nedgaaende, men er fakultativ for Opgaaende, dog benyttes Lods ogsaa da som oftest. Lodspenge fra Galatz til Soulina er 150 frcs. For Skibe, som ved lav Vandstand ikke kan komme fuldstædt over Bankerne, ansees det fordelagtigst allerede paa Indladningspladsen at lade Lægtre med den sidste

Consulatberetninger for 1873. Constantinopel.

Del af Ladningen, og lade dem medfølge Skibet, som, hvis det er Dampskib, da selv buxerer Lægterne til det Sted, hvorfra Skibet med fuld Last inde kan flyde. Derved undgaaes en dobbelt Ind- og Udlosning.

For at komme efter, i hvilket Forhold Donau-Navigationen er tiltaget, behøver man blot at sammenligne Donaukommissionens Indtægter, som i 1861, det første fuldstændige Aar efter Tariffens Indførelse, udgjorde £ 10,263, medens de iaar steg op til £ 56,376.

Totalexporten fra Moldau-Wallachiet beløb sig til 3,995,000 Quarters Kornvarer, 5,600 Fade Petroleum, 1,500 Centner Ost, 2,000 Centner Uld, 1,500 Centner Ben, 1,000 Centner Is, 12,000 Stkr. Skind, samt 10,000 Centner Diverse, til samlet Værdi af £ 8,800,000.

Disse Artikler udskibes fra Braila, Galatz, Reni og Ismail, som er Rumæniens store Stapelsteder og Korndepoter. I Braila, beliggende 113 eng. Mil fra Soulina, lastede iaar 859 Skibe af 257,700 Tons Drægtighed.

I Galatz, 92 Mil fra Soulina, 58 Skibe dr. 17,400 Tons, samt i Ismail, 57 Mil fra Mundingen, 79 Skibe dr. 23,700 Tons.

I Soulina lastede iaar 269 Skibe af 80,700 Tons Drægtighed, hvoraf 4 norske, dr. 802 C.-L.

Kustendje.

Jernbanen fra Tchernavoda til Kustendje, den først anlagte i Tyrkiet, blev færdig for omtrent 16 Aar siden i den Hensigt at forbinde sidstnævnte Havn med Donaufloden og derved skabe en ny Vei for Øvredonaus Kornexporthandel. Denne Jernbane har spillet en ikke ubetydelig Rolle i Donauprovindsernes Udvikling. I den senere Tid har dels Forbedringen i Nedre-Donaus Seilled, dels Jernbanen fra Rutschouk til Warna, hvilken fra et Punkt høiere oppe i Floden fører til en Havn betydelig nærmere Bosphorus, temmelig formindsket Kustendjes Betydning. Dets Export er dog endnu anseelig. Iaar udførtes fra Kustenje 409,544 Quarters Kornvarer, hvoraf 171,000 Quarters var lokal Produktion og 238,124 Quarters Transitvare; desforuden andre Varer til en Værdi af £ 217,000. Kustendjes Havn, som sjelden tilfryser, har en Dybde af ca. 17 eng. Fod, og beskyttes mod Havet ved en Stenmolo. Havneanlægget udførtes af det samme Bolag, som erholdt Concession til Jernbanen med Rettighed til at afkræve indkommende Skibe en vis Havneafgift. Men da dette var stridende mod de gjældende Traktater, vægrede udenlandske Skibe sig for at erlægge samme, og da den ottomanniske Port, paa Grund af disse Forbehold i Handelstraktaterne, ikke kunde lade staa ved Magt den Jernbaneselskabet forlenede Rettighed, godtgjordes samme Omkostningerne ved Havneanlægget, og Kustendje blev erklæret Frihavn. Skibe have altsaa ingen Havneudgifter at erlægge.

Udgifterne for Ballastens Ilandbringelse ere derimod noget høie og beløbe sig f. Ex. for et Fartøi af 200 C.-L. til £ 20.

Kustendje besøgte iaar af 159 Seilskibe, deraf 1 norsk paa 217 Læster, samt 214 Dampskibe, tilhørende de forskjellige Postlinier.

Jernbanen fra Constantinopel til Adrianopel (319 Kilomètres), samt de fra sidstnævnte Sted til Bellova (243 Kilomètres) og til

Dédéagatch ved Cap Hellas (112 Kilomètres) førende Jernbaner have i denne Sommer begyndt sin Trafik. Uagtet disse Baner endnu kun have 6 Maaneders statistisk Erfaring og ere slet udrustede med Materiel etc., er man berettiget til at slutte fra de i Sandhed betydelige Kvantiteter Kornvarer, som allerede i Høst med samme nedførtes til Kysten, at en stor Del af Exporten fra de rige kornfrembringende Provindser, Jernbanen gennemskjærer, herefter vil blive sendt ned med samme til Havet, saa at Dédéagatch ved Cap Hellas og Rodosto i Marmorasøen, hvor Jernbanen har sine Endepunkter, visselig ville faa stor Betydning som Korndepoter og Afskibningssteder.

Dog er der ved førstnævnte Sted den Omstændighed, at Ankerpladsen er blottet mod Havet, saa at Skibe ikke uden en vis Fare kunne opholde sig der for Indladningens Vedkommende. Et Projekt til Havneanlæg er rigtignok paa Bane, og før dette er udført, vil Pladsen ikke blive af den Betydning, som den ellers er berettiget til.

Rodosto derimod har en god og sikker, skjønt ikke meget stor Rhed, som i de senere Aar mere og mere besøges af Skibe i Kornfarten.

Antallet af Skibe, som der indtog Ladning, beløb sig til 249, hvoriblandt en norsk Damp paa 450 C.-L. Desuden lossede et norsk Seilskib endel af sin Ladning.

En nu under Bygning værende Jernbane fra Bellova til Sophia og Uskup vil forbinde Rumeliens Jernbaner med Saloncabanen. Dette Jernbanenet vil tilsammen have en Længde af 1,200 Kilomètres.

Fra Sophia er en Linie projekteret til Nich ved den serbiske Grændse. I Fyrstendømmet Serbien vil en projekteret Linie fra Alexinatz til Belgrad med en Broovergang over Donau ved sidstnævnte Sted forbinde samme med det østerrigske Jernbanenet, og derved vil direkte Jernbanekommunikation mellem Tyrkiet og det øvrige Europa være opnaaet.

Gjennem disse lettere Kommunikationer i det Indre, og den Udvikling, Indenrigshandelen derved har erholdt, blev den hidtil opkrævede Toldafgift af 8 pCt. Provinds imellem funden mere og mere uholdbar, og derved en alt længe ønsket Reform fremskyndet.

At denne nu afskaffede Told var til Handelens Ruin og virkede lammende paa Landbruget og Industriens Udvikling, er bleven bevist af flere udenlandske Økonomister, som have skrevet om Tyrkiet.

I Theorien var det ogsaa erkjendt for længe siden i Tyrkiet, thi allerede i 1856 var Landtoldens Ophævelse en af de Koncessioner til en ny Politik Indvielse, som den daværende Sultan lovede i Hatti-Houmayoum.

Men i dette ligesom i flere andre Punkter har dette berømte Reformaktstykke forblevet et uindfriet Løfte, indtil den ved Jernbanen opstaaede lette og hurtige Trafik aabnede Øinene for det utaalelige og usunde i Opkrævningen af denne Told. I de med det sidste Statslaan udlovede Reformer foranledigedes Regjeringen til at afskaffe samme. Den nye Ordning træder i Kraft 1ste Marts 1874 for det Indres Vedkommende, men for Kystprovindserne vil det forblive som før, indtil et nyt Reglement for Kystfarten er blevet udarbejdet.

Consulatberetninger for 1873. Constantinopel.

Kvarantæne.

Formedelst Koleraens Udbrud sidste Sommer i Rutschuk, Galatz m. fl. Havne ved Donauen, underkastedes alle derfra kommende Skibe 10 Dages Kvarantæne i Kavak, ved Indløbet af Bosphorus.

Takket være de nye af det i Constantinopel værende internationale Sundhedskollegium antagne Kvarantænebestemmelser, blev ikke den udenlandske Navigation tilføjet det hindrende Tidsspilde samt andre Uleiligheder, som før var Tilfældet, thi nu kunne Skibe, som blot passere Bosphorus og ikke ere bestemte til tyrkiske Havne bagefter, fortsætte sin Reise, efterat have forevist sine Skibspapirer og havt Lægebesøg ombord for at konstatere, at ikke Koleratilfælde ere udbrudte ombord efter Afreisen fra smittet Sted.

Dog maa følgende Bestemmelser nøie efterfølges:

- 1) Et gult Flag maa vaie fra Toppen paa hele Gjennemfarten af Bosphorus og Dardanellerne.
- 2) Tvende Kvarantæneguardianer maa medfølge til Dardanellerne for at paase, at Skibet ikke har nogen Kommunikation med Land eller andre Skibe.

Indtræffer dette, bøder Skibet 10 Pjastre pr. Register Ton.

- 3) Seilskibe, som i Kvarantæne passere Bosphorus, ere forpligtede til at lade sig bugser af Dampskib til og fra Mar-morahavet.

2 norske og 4 svenske Skibe passerede i Kvarantæne Constantinopel under ovenstaaende Vilkaar.

Havari og Forlis.

I forløbne Aar blev 1 Fartøi fra Stavanger læk strax efter Afgangen fra Ockazows Rhed, og indkom hertil under Havari for at reparere. 1 Fartøi, Bark Frithjof fra Bergen, ladet med Stenkul, tog Ild ved Ladningens Selvåntændelse paa Høiden af Psara i Archipelagus. Skibet maatte forlades af Besætningen, der blev optaget af en tysk Bark og bragtes herhen.

Kastning af Last.

Da Korntransporten fra det sorte Hav ialmindelighed sker ved at Ladningen foregaar in bulk eller løst i Rummet, var det maaske ønskeligt, at de Forsigtighedsregler, som den af Assuranceforeningerne nedsatte Komite har anbefalet for Skibe, som laste i Amerika, ogsaa maatte udstrækkes til Skibe i Korntransporten paa disse Farvande.

Det tør neppe negtes, at man i det sorte Hav, Middelhavet og den biscayske Havbugt kan udsættes for ligesaa svære Storme som i Atlanterhavet, om de end ikke ere saa langvarige som der. En Fordel er det jo ved Farvandet her, at Skibet har lettere for at søge en Tilflugtshavn, om Ladningen skulde kaste sig. Men er end Faren for virkeligt Skibbrud egentlig mindre, bør dog saa simple Forsigtighedsregler ikke forsømmes.

Den Maade, som Indladningen foregaar paa i Sortehavshavne, er vel noget mere betryggende for Skibets Sikkerhed, end naar det sker ved Elevator, men ihvorvæl Skibsbesætningen stuye og lempe Lasten, tør man vel neppe stole ubetinget paa en saadan Ladnings Ubevægelighed i svær Storm og oprørt Hav.

Trods at Alt, hvad man hidtil ansaa nødvendigt for at hindre

Lastens Kastning, kan være bleven gjort, hænder det desværre ofte nok endnu under Skibets Arbeiden i Storm.

Lykkelig maa Skibet prise sig, hvis en Havn kan naaes inden Pumperne blive uklare og aldeles unyttige.

Det er mig vitterlig bekjendt, at flere af vore Skibe iaar allerede paa Overfarten af det sorte Hav have faaet Ladningen saa forskudt, at de, indkomne hertil, have maattet lempe samme, hvorved Tidsspilde, Extraarbejde og endog Lastens delvise Losning har været nødvendig.

Udgifterne ved at udlosse hele Ladningen ved saadan opstaaet Søskade løber op til ca. £ 300 her i Constantinopel, og i Sammenligning med et saa stort Beløb, som naturligvis maa udredes af Skibet, vil de Udgifter, hvorved Skibet fuldkommen kunde sikres mod Lastens Kastning, ansees for vel anvendte Penge. For større Skibe var der Spørgsmaal om at tage $\frac{1}{3}$ af Ladningen i Sække paa Atlanterhavsarten; paa herværende Farvande vilde vel $\frac{1}{4}$ være tilstrækkelig til at umuliggjøre den løse, underliggende Ladnings Kasten. Udgifterne for Sække haves kun engang for alle, idet de udgjøre endel af Skibets Udrustning, medens de yde en Garanti saavel for Rederiet som for Assurandører af Skib og Ladning. Dette vilde troligen forhøje den Anseelse, som vort Flag staar i hos Assurandørerne. De Fordele, som vore Assuranceelskaber turde finde ved at udstrække sin Virksomhed til at paatage sig Assurance af herfra under norsk Flag udskibede Ladninger, er allerede i foregaaende Aars Rapporter tilstrækkelig omhandlet. Opfordringen dertil bliver større, saasnart et saadant Forsigtighedspaabud antages.

Fragter.

Navigationen for Kornexportens Vedkommende kan iaar ansees for at have begyndt i Slutningen af Marts, idet Donau blev fri for Is omkring den 15de Marts og Azoffhavnene den 20de og 25de i samme Maaned. De her paa Pladsen noterede Fragter vare indtil da saagodtsom nominelle, idet ingen fragtsøgende Skibe endnu vare ankomne, medens Afskibningen af Transitvarer for Størstedelen foregik med de regelmæssige Dampskibslinier til 3 sh. 6 d a 3 sh. 9 d pr. Quarter. Desuden sluttede nogle mindre græske Fartøier Fragt for Middelhavet til $2\frac{1}{2}$ frcs. pr. Charge.

For Dampskibe bødes 35 sh. pr. Ton Tallow fra Odessa til England eller Continentet. I April begyndte Ankomsten af fragtsøgende Skibe. Fragtmarkedet blev nu livligere og Certepartier afsluttedes til følgende Gjennemsniisfragter:

			For Dampskibe.		For Seilskibe.	
			—	—	—	—
Kustendje til	England pr. Qv.		—	—	5 sh. 2 d	
Soulina	—	—	6 sh.	—	5 sh. 6 d	
Galatz	—	—	6 sh. 6 d	—	6 sh.	
Taganrog . . .	— pr. Ton Tallow	45 sh.	—	—	42 sh.	
Nedreazofske Havne	—	43 sh.	—	—	40 sh.	
Odessa	— (24 sh. pr. Ton Hvede)	—	—	—	33 sh. 6 d	
			pr. Ton Tallow.	pr. Charge		
Roumelien	til Middelhavet	$2\frac{1}{2}$ frcs.	—	—	—	
—	- Adriatiske Hav	2	-	20 c.	-	—
Soulina	- Marseille	2	-	75	-	—
Enos og Rodosto	-	2	-	25	-	—

I Mai Maaned dalede Fragterne foranlediget ved Telegraf-

Consulatberetninger for 1873. Constantinopel.

meddeløser fra Galatz om, at Korntransporten fra det Indre hindredes ved Veienes Ufremkommelighed. Denne Dalen gjaldt især Seilskibene, thi det gjaldt at faa den tildels fugtige Sæd fremført hurtigt til Konsumtionspladsen.

Fra Juni Maaned begyndte Fragterne igjen at bedres og stege siden lidt efter lidt lige til September, da de som sædvanligt naaede sit høieste Stadium:

		Dampskib.	Seilskib.
Soulina til England pr. Qv.	9 sh.	8 sh. 6 d	
Galatz - — —	10 sh. 6 d	9 sh. 6 d	
Taganrog - — pr. Ton Talg	64 sh.	60 sh.	
Nicolaieff - — —	60 sh.	55 sh.	
Odessa - — —	57 sh.	52 sh.	
Kustendje - — (pr. Qv.)	8 sh. 6 d	8 sh.	
Rodosto - Marseille pr. Charge		3 fcs. 35 c.	

Den direkte Indførsel til Tyrkiet fra de forenede Riger indskrænkede sig for dette Aar til en Jernladning fra Stockholm til Beyrouth med et svensk Skib, samt en Trælastladning med et norsk Fartøi fra Sverige til Smyrna.

Til Constantinopel indførtes ca. 1,000 Tons svensk Jern med Wilsonsliniens Dampskibe fra London og Hull. Det svenske Jern benyttes isærdeleshed til Forfærdigelse af Hestesko og nyder i Handelen stort Fortrin fremfor alle andre importerede Sorter. Jernpriserne have i Aarets Løb været:

Engelsk Stangjern	104 a 106 Pjstr. pr. Cantar
— Jernplader (sorterede)	145 a 150 - —
Jernbaand — — — — —	125 a 130 - —
Jernbaneskiner	145 a 150 - —
Svensk Jern (til Hestesko)	150 a 160 - —
Staal fra Triest pr. Kiste	250 Pjastre a 55 Okas.
Tydisk Jern fra Triest	145 - pr. Cantar.
1 Cantar =	132 Skaalpund svensk.
118 Pjastre =	1 £.

Indførselstold 8 pCt. ad valorem. Desuden indførtes over Hull ca. 1,000 Pakker Sikkerhedsfyrstikker fra Sverige.

I Betragtning af deres billige Pris kunne de med Fordel konkurrere med Bryant & May's engelske Fabrikat, hvoraf der sælges ca. 15,000 Kasser aarlig.

Fra Christiania indførtes via Hamburg og Hull nogle hundrede Dusin Flasker norsk Øl. Uagtet Varens udmærkede Beskaffenhed villigt erkjendes, ansees Prisen, nemlig 20 fcs. for en Kiste paa 36 Flasker, vel høi, sammenlignet med Wienerøllet, der indføres direkte fra Triest i Fade af ca. 50 Flaskers Indhold, hvilke tilbagesendes tomme for en ubetydelig Fragt.

Den høie Pris er igjen en Følge af de store Transportudgifter, som falde den norske Vare til Last, da den først afskibes til Hamburg, derfra til Hull og tilsidst paa anden Haand derfra til Constantinopel.

Indførselen til Norge repræsenteres for dette Aar af 9 Kornladninger fra det sorte Hav og 1 fra Smyrna. Af disse vare 7 bestemte til Bergen og 3 til Stavanger.

Indførselen af Stenkul for dette Aar gik op til 160,000 Tons, hvilket er 30 pCt. mindre end foregaaende Aar.

Foruden det Indførte fandtes overliggende som Beholdning fra forrige Aar ca. 30,000 Tons. Desuden indførtes ca. 50,000 Tons fra den tyrkiske Regjerings Kulgruber i Heraclea, altsaa til-

sammen ca. 240,000 Tons. Ifølge paalidelige Beregninger har Indførselen snarere af- end tiltaget i de senere Aar. Som Grund dertil anføres, at den ottomanske Regjering betydelig har formindsket Kulforbruget til den keiserlige Marine samt dennes Værksteder. De talrige Dampskibe, som fare herude, finde ogsaa større Lethed i at forsyne sig med Kul paa andre Anløbssteder, saasom Malta, Gibraltar m. fl. Havne.

Af den hele Beholdning, 240,000 Tons, forbrugte den keiserlige Marine og dens Værksteder ca. 60,000 Tons. De store Dampskibslinier, Lloyds, Messageries, Trinacria m. fl. indførte direkte for egen Regning ca. 60,000 Tons. Resten forbruges her paa Stedet,

Stenkulspriserne have iaar varieret mellem 40 a 45 sh. pr. Tons.

Ved Udlosningen af Kulladninger her paa Pladsen komme Modtageren og Skibsføreren overens om enten Ladningen skal udveies eller leveres ifølge Connossementet; i sidste Tilfælde afkortes for at undgaa Veiningen 2 pCt. af Fragtbetøbet; i første Tilfælde betales Fragt af hvad der er udveiet.

I denne Anledning bør man gjøre Skibsførerne bekendt med følgende faktiske Omstændigheder: Ladningsmodtageren her er sædvanlig kun Korrespondent eller Agent for Afskiberen i England, og de 2 pCt., som Skibsføreren maa betale for at undgaa Veiningen, er en Indtægt, som Modtageren selv beholder. Naar nu Kapteinen gjør Fordring paa, at Lasten skal udveies, gjøres der fra Modtagerens Side ofte Vanskeligheder, og naar det endog kommer dertil, at Kapteinen finder sig nødsaget til at gaa Retens Vei, beskyttes ogsaa Lastemodtageren ved at erklære sig kun at være Agent, saa at Skibsføreren endog henvises til England for Søgsmaalets Afgjørelse. Den største Forsigtighed anbefales derfor ved Certepartiets og Connossementernes Tegning. Hvis Ladningen udveies, bør Skibsføreren jevnlig ved en justeret Vægt fra Land kontrollere Veiningen, da Skibet ellers let udsættes for betydeligt Undermaal.

Tonnagekommissionen.

Den af de europæiske Sømagters Delegerede bestaaende Tonnagekommission sammentraadte i dette Aar i Constantinopel under Præsidium af den 1ste Delegerede fra Tyrkiet.

I Overensstemmelse med Portens Indbydelsescirkulære, samt de deraf paafulgte diplomatiske Underhandlinger, hvis Resultat havde Kommissionens Sammenkaldelse tilfølge, blev tvende Hovedspørgsmaal forelagt samme til Afgjørelse:

- 1) At skaffe tilveie et Skibsmaalingsystem, hvorefter Drægtigheden af alle Slags Skibe, uden Hensyn til Nationalitet, skulde bestemmes og angives paa en ensartet Maade.
- 2) At afgjøre de Tvistigheder, som var opstaaet ved Suezkanalkompagniets Opkrævelse af Afgiften for Gjennemfarten, ved nærmere at bestemme det virkelige Rumindhold af et Skib og de Afgifter, hvilke i Overensstemmelse med Koncessionens Firman etc. skulde erlægges.

Ved Behandlingen af det første Spørgsmaal vedtog Kommissionen til Bestemmelse saavel af det totale, som det til Ladning skikkede Rumindhold (Brutto- og Nettodrægtighed) følgende Regler:

- 1) Fartøiets indre Rumindhold udmaales med al den Nøagtighed, som Geometrien, praktisk anvendt, tillader.

Consulatberetninger for 1873. Constantinopel. Galatz. Smyrna.

- 2) Dette Rumindhold udtrykkes i Tons.
 3) Ved Bestemmelsen af Nettodrægtigheden, hvorefter Afgifter etc. skulle beregnes, medtages ogsaa deri saadanne Rumindhold, som derved at der anbringes Passagerer eller Gods, bidrage til Fortjeneste af Fragt.

For at kunne løse denne Opgave antoges:

- 1) For Maaling af det indre Rumindhold det saakaldte Moorsomske System, som blev Lov i England i 1854, og som siden den Tid er antaget, eller paa Veie dertil, af de fleste andre søfarende Nationer.
 2. Som Enhed antages den Moorsomske Ton (Ton of capacity) = 100 engelske Kubikfod, 2 Metres 83 Cent., 108½ svensk Kubikfod og 93 norske do.

Til Bestemmelse af Fartøiets Bruttodrægtighed blev det afgjort, at alle under det øverste Dæk, ligesaavel som alle ovenover samme værende afpaneled, med Tag forsynede permanente Rum, skulle udmaales.

Til at bestemme Nettodrægtigheden skal fra det saaledes maalte Rumindhold fradrages: 1) Folkelugar, 2) Skibsofficerernes (med Undtagelse af Kapteinens) Rum, 3) Kogehus samt Latriner, forsaavidt samme er for Besætningens Brug, 4) smaa over Dæk værende Rum, der tjene til Skibets Manøvreren, dog med det Forbehold, at disse Rumindhold tilsammen ikke maa overstige 5 pCt. af Bruttodrægtigheden.

For Dampskibe fratrækkes desuden følgende Rumindhold (som dog først maa udmaales):

- 1) Maskinrummet, 2) Propelhylsen, 3) Kulboxerne.

Hvis ikke Kulboxerne ere permanente, men derimod variable ved flytbare Skot, bliver ikke deres Volumen at indtage i Beregningen, men den bliver at fratrække overensstemmende med Donaukommissionens Regler. (De af Donaukommissionen antagne Regler bestemme, at 50 pCt. af Maskinrummets Volumen skal fratrækkes for Hjuldampskibe og 75 pCt. for Skruedampskibe). Da disse to forskellige Fremgangsmaader at fratrække Volumen for Kulboxerne paa, undertiden kunne give ulige Resultater, har Fartøiets Eier frit Valg, enten at lade de permanente Kulboxer maales eller at faa godtgjort for samme efter Procentberegningen. I intet Fald kan der fradrages mere end 50 pCt. af Skibets Bruttodrægtighed, Bugserdampskibe herfra undtagne.

Indtil det Tidspunkt, at alle Nationer have antaget samme System for Drægtighedens Bestemmelse, anbefales, for midlertidigt at opnaa en Overensstemmelse, foruden Maalebrevet ogsaa at udstede et Certifikat for at konstatere Drægtigheden ved Ankomsten til fremmede Havne, hvori bør staa den Tonsdrægtighed, hvorefter Skibet har at erlægge sine Afgifter.

I de Stater, hvor allerede Moorsom's System er antaget, skal dette Certifikat for Dampskibenes Vedkommende desuden indeholde, enten Fradraget fra de permanente Kulboxer er skeet ved Maaling af samme eller ved Donaukommissionens Procentberegning.

I de Stater, hvor Moorsom's System endnu ikke er antaget, skal Dampskibe maales efter den anden Regel af samme (Rule 2 Act 1854) ved Hjælp af Faktorerne 0,0017 og 0,0018.

Af den saaledes fundne Drægtighed bliver at fratrække de ovenomtalte Rumindhold for at bestemme Nettodrægtigheden.

Som Straffebestemmelser anbefaales:

Dersom et eller flere af de til Fradrag opgivne permanente

Rumindhold anvendes til Passagerer eller Gods for derved at for tjene Fragt, bliver samme Rum for Fremtiden, engang for alle, at medregnes i Tonsdrægtigheden.

Det andet Hovedspørgsmaal, nemlig hvorvidt det af Suezkanalen anvendte Optrækningsystem for Afgifter var overensstemmende med Koncessionens Firman m. m., afgjordes derhen:

At nævnte Afgifter for Kanalens Passering skulle blive at erlægge med 10 frcs. pr. Netto- eller Register-Ton; men paa Grund af Kompagniets finansielle Stilling blev man enig om og bestemte, at en midlertidig Tillægsafgift (Surtaxe) af 3 frcs. pr. Register Ton skal erlægges, hvis Skibets Nettodrægtighed er bestemt efter de af Kommissionen anbefalede Regler.

For Dampskibe, hvis Nettodrægtighed er funden efter det engelske Maalingssystem § XXIII Artikel 3 af Parlamentsakten 1854 eller efter andre Landes System og reduceret til engelske Tons efter de af Donaukommissionen opstillede Faktorer, bliver 4 frcs. pr. Ton at erlægge som Surtaxe.

Denne Tillægsafgift formindskes, alt eftersom Søfarten gennem Kanalen voxer, efter følgende Skala:

Naar Tonsantallet af gennemgaaende Skibe gaar op til 2,100,000 Tons pr. Aar, nedsættes Surtaxen til 2½ frcs. pr. Ton.

For hver 100,000 Tons Forøgelse gjøres et Afslag af 50 cts., indtil Nettotonsantallet er voxet til 2,600,000 Tons pr. Aar, fra hvilken Tid Surtaxen fuldstændig ophører, saa at senere Afgiften under ingen Omstændighed bliver mere end 10 frcs. pr. Register Ton.

Krigsskibe, Transportskibe for Tropper og Skibe i Ballast ere fritagne for denne Tillægsafgift, og erlægge kun 10 frcs. pr. Ton.

Galatz. -

Af norske Fartøier ankom i 1873 til Distriktet 4, dr. 801 C.-L., alle fra Udlandet i Ballast. Med Ladning til Norge afgik 1 Fartøi, dr. 107 C.-L., og med Ladning til Udlandet 3, dr. 694 C.-L.

De forenede Rigers Skibsfart paa Distriktet er i Sammenligning med de foregaaende Aar fremdeles i Aftagende, medens andre Nationers kommercielle Forbindelser med de herværende Distrikter stadig udvides. Disse Distrikter have store Hjælpkilder, deres Industri er endnu i sin Barndom, og det er beklageligt, at andre Nationer skulle drage Fordel af alle disse Rigdomme, uden at de forenede Riger erholde nogen Del deri.

Grunden til denne vor Skibsfarts Formindskelse er vanskelig at forklare. Rimeligvis skriver den sig fra, at Priserne ere aftagne paa vore Markeder; thi at Rederne skulde være tilbøielige til at sende sine Skibe ind i Donau, kan neppe antages, naar man ser hen til det stadigt voxende Antal af andre Nationers Skibe, som ankomme hid.

Smyrna.

Til Distriktet ankom i 1873 17 norske Fartøier, dr. 2,052 C.-L., deraf med Ladning fra Udlandet 9, dr. 1,174 C.-L., der optjente en Fragt af £ 2,420.

Consulatberetninger for 1873. Smyrna. Alexandria.

Fra Distriktet afgik 1 Fartøi, dr. 79 C.-L., til Norge med en Ladning Byg til en Fragt af £ 580; til fremmede Steder udexpederedes 16, dr. 1,973 C.-L.; det samlede Fragtbetøb for disse var £ 9,410. I det Hele udgjorde altsaa den optjente Bruttofragt i sidste Aar £ 12,410.

De norske Skibe have ved sine Fragtslutninger draget Fordel af den Omstændighed, at Dampskibene næsten have fortrængt Seilskibene, hvorved disse ere blevne sjældne og af mindre god Beskaffenhed. Nu er der imidlertid enkelte Grene af Smyrnas Handel, der kræver Seilskibe af Middelsdrægtighed og af 1ste Klasse, og disse Betingelser opfyldte de norske Skibe, som her nyde fortjent Anseelse; saaledes kræve i Aarets tre sidste Maaneder betydelige Afskibninger af tørrede Frugter til Havre og Nordeuropa og senere Valonia, som expederes til forskellige Steder i Storbritannien, samt nogle Ladninger Ben, Seilskibe, og disse kunne altid i de forskellige Havne i England finde Stenkulsladninger for Levanten. Her frembyder sig altsaa en fordelagtig Anvendelse for vore Skibe, og det ser ud til, at de Omstændigheder, som betinge den, fremdeles ville vedvare.

Omendskjønt Landet ikke kan siges at gaa synderlig fremad, tiltager dog alligevel Indførselen og Udførselen hvert Aar. Denne Forøgelse skyldes ikke Industrien, men Dyrkningen af Jordbundens naturlige Produkter. Høsten har, uden at være brillant, dog været gunstig, naar undtages enkelte Steder, der have lidt meget af Tørke.

Alexandria.

Antallet af de til Ægypten i Aaret 1873 ankomne svenske og norske Fartøier beløb sig ialt til 40 dr. 10,554 C.-L., hvoraf 6 svenske dr. 1,184 N.-L. og 34 norske dr. 9,370 C.-L.

Heraf ankom til Alexandria 2 svenske Fartøier, dr. 251 N.-L., hvoraf 1 med Trælast fra Sverige og 1 med Last fra udenrigsk Sted.

4 svenske Fartøier, Dampskibe, dr. 932 N.-L., ankom til Viceconsulsstationerne, Port Saïd og Suez, paa deres Reise gennem Kanalen til og fra de ostindiske Farvande.

1 norsk Fartøi, dr. 191 C.-L., ankom med Trælast fra Norge til Alexandria.

8 norske Fartøier, dr. 1,525 C.-L., ankom med Trælast fra Sverige.

16 norske Fartøier, dr. 3,689 C.-L., ankom fra udenrigske Steder med Last, hvoraf 12 med Stenkul fra England, deraf 2 Dampskibe, 1 fra Antwerpen med Stykgods, 1 fra Taganrog med Hvede og 2 fra Newyork med Petroleum.

Til Viceconsulsstationerne ankom 5 norske Skibe, dr. 1,441 C.-L., hvoraf 2 Dampskibe med Kul fra England. 4 norske Dampskibe, dr. 2,526 C.-L., passerede Suezkanalen paa Reise til og fra de ostindiske Farvande.

5 Skibe laa over i Alexandria fra Aaret 1872.

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

Af de til Alexandria ankomne svenske Fartøier afgik 1 i Ballast til Grækenland for der at lade med Ben, og 1 svensk Fartøi indtog her en Ladning Bomuldsfrø til England.

Af de norske Fartøier, der ankom til Alexandria, afgik 1 i Ballast til Smyrna for at lade med Ben til England, 1 til Tripolis for at lade med Esparto-Græs til England, 4 til Sicilien for at lade med Salt til Norge, og 11 afgik til Havne i det sorte Hav for at lade med Korn. 2 Skibe afgik med Ladninger til Dunkerque og 6 med do. til engelske Havne; 2 Skibe ladede med Klude til Newyork, og 1 afgik, ladet med Natron, til Antwerpen.

Af de til Viceconsulsstationerne Port Saïd og Suez bestemte Fartøier afgik 3 i Ballast til Havne i det sorte Hav, og 1, ladet med gammelt Jern, til Danzig.

1 norsk Dampskib, der havde losset sin Kullast i Suez, afgik i Ballast til Rangoon for der at indtage en Ladning Ris.

Da Antallet af de til Ægypten i 1872 ankomne Fartøier opgik til 32, hvoraf 12 svenske dr. 1,571 N.-L., og 20 norske dr. 5,020 C.-L., og i 1873, som ovennævnt, Antallet af ankomne svenske Fartøier beløb sig til 6, dr. 1,183 N.-L., samt af norske til 34, dr. 9,370 C.-L., er følgelig den svenske Skibsfart paa Ægypten i 1873 aftaget med 6 Skibe og 388 N.-L., medens den norske er tiltaget med 14 Skibe og 4,351 C.-L.

Den af norske Fartøier optjente Bruttofragt paa Distriktet i sidste Aar udgjorde for Indgaaende £ 25,650 og for Udgaaende £ 8,294, tils. £ 33,944.

Hvilket storartet Felt Alexandria frembyder for Skibsfarten, fremgaar af nedenstaaende Fortegnelse over Antallet af de til Alexandria i Løbet af 1873 her ankomne Fartøier, der ialt opgik til 2,912 med en Tonnage af ca. 1,307,890 Tons.

Heraf vare 8 amerikanske Seilskibe,

213 engelske	—
5 franske	—
210 græske	—
121 italienske	—
41 russiske	—
25 svenske og norske	—
11 tyske	—

1,230 tyrkiske (den største Del mindre Kystfartøier).

112 østerrigske Seilskibe.

Antallet af de til Alexandria ankomne fremmede Dampskibe opgik ialt til 936, med en Tonnage af 974,700.

Heraf: 4 belgiske Dampskibe,

1 dansk	—
526 engelske	—
146 franske	—
38 italienske	—
28 russiske	—
2 svenske og norske	—
1 tysk	—
18 tyrkiske	—
63 ægyptiske	—
109 østerrigske	—

Da Tonnagen af samtlige til Alexandria ankomne Seilskibe opgaar til 333,190 Tons, men af Dampskibe til 974,700 Tons, vil deraf sees, hvor betydeligt Dampskibstrafiken paa Alexandria er Seilskibstrafiken overlegen. Transporten af Ægyptens vigtigste Exportartikler, som Bomuld, Bomuldsfrø og Kornvarer, sker nu

Consulatberetninger for 1873. Alexandria.

hovedsagelig med Dampskibe. Et stort Antal af disse Dampskibe medføre Kul fra England ud til Alexandria, hvilken Vare er den af Ægyptens Importartikler, der udfordrer det største Skibsrum.

For de svenske og norske Rederier, der agte at beskæftige deres Dampskibe i Fragtfarten paa Alexandria, er det fremfor alt af Vigtighed at employere dem paa den Tid af Aaret, da, Fragterne i Almindelighed er høiest her samt Efterspørgselen efter Dampskibe tillige betydeligst. Dette Tidspunkt indtræffer netop i vore Vintermaaneder, nemlig fra Slutningen af Oktober til Slutningen af Februar, og iblandt disse Maaneder ere atter November og December de vigtigste, idet Udførselen af Bomuld og Bomuldsfrø, Landets fornemste Exportartikler, da er livligst.

Efterspørgselen efter Skibe foregaar i Alexandria følgende netop paa den Tid af Aaret, da Dampskibsfarten paa Nord- og Østersøen, det hvide og det sorte Hav, de Farvande, paa hvilke de forenede Rigers Dampskibe nu hovedsageligen ere sysselsatte, for en Del eller ganske ophører, og paa hvilken Aartid det følgende for os netop gjælder om at finde en fordelagtig Emploi for dem paa andre Farvande.

I Løbet af November og December Maaned 1873 afgik saaledes fra Alexandria til England, hovedsagelig ladet med Bomuld og Bomuldsfrø, et Antal af ca. 60 engelske Dampskibe, dr. 68,000 Tons, fornemmelig til Liverpool, London, Hull og Glasgow.

I Løbet af den øvrige Del af Aaret foregaar ligeledes regelmæssige Udskejsninger med Dampskibe fra Alexandria; men denne Trafik besørger mest af Fartøier, der underholde regelmæssig Dampskibsforbindelse hele Aaret rundt imellem England og Alexandria.

Dampskibe paa 12 a 1500 Registertons ansees for de mest fordelagtige Dampskibe i Trafiken imellem Alexandria og England.

Med det nordlige Europas kontinentale Havne har Alexandria kun ringe Forbindelser, uagtet der sikkerlig vilde være et Felt for Dampskibes Emploi i en regelmæssig Fart imellem Ægypten og Antwerpen samt de nordlige franske Havne, f. Ex. Dunkerque. De betydelige Kvanta af ægyptisk Bomuld, der benyttes saavel i Schweiz som i det nordlige Frankrig, gaa nu fra Alexandria med de franske Messageriesdampskibe til Marseille, for derfra pr. Jernbane at føres til det nordlige Frankrig, fornemmelig til Lille og til Elsas samt til Schweiz, hvorimod man sikkerlig, om regelmæssige Dampskibslinier fandtes til Dunkerque eller til Antwerpen, vilde foretrække at skibe Varen pr. Dampskib did og derfra pr. Jernbane til Bestemmelsesstedet.

Udførselen af Bomuld til Rusland er i Tiltagende. Exporten sker hovedsagelig via Odessa og derfra pr. Jernbane til Moskou, hvor de fleste større Spinderier findes, samt til St. Petersburg.

For svenske og norske Dampskibe, der i November eller December ere bestemte til Odessa for der at indtage Korn, vilde det rimeligvis svare Regning at tage Kul ud til Alexandria, istedetfor til nogen anden Havn i Middelhavet eller det sorte Hav, da de paa den nævnte Tid af Aaret vilde have Udsigt til at faa en Del Løst af Bomuld med til Odessa.

Enkelte Gange om Foraaret, naar Farten paa Østersøen aabnes, skibes Bomuld herfra til Kronstadt og Reval. Afskibningen foregaar da enten via Hull med en bestemt Gjennemgangsfragt,

eller, naar større Kvanta ere for Haanden, skibes hele Ladninger direkte til ovennævnte russiske Havne i Østersøen.

Fragtnoteringerne i Alexandria i Løbet af 1873 vare følgende:

For Seilskibe til England, Cork eller Falmouth for Ordre.

Januar	19 sh. à 20 sh.	pr. Ton Bomuldsfrø (à 2,240 £ engelsk).
Febr.—Marts	17 sh. à 19 sh.	—
April—Sept.	16 sh. à 17 sh. 6 d	—
Oktober	25 sh. à 26 sh.	—
November	21 sh. 6 d à 23 sh.	—
December	21 sh. 6 d à 23 sh.	—

Med Seilskibe til England:

Jan. og Febr.	3 sh. 8 d à 3 sh. 9 d	pr. Quarter Hvede à 480 £
Marts	3 sh. 6 d	—
April	4 sh. 3 d	—
Mai	3 sh. 10 d	—
Juni og Juli	ingen Afskibning	pr. Seilskib.
August og September	4 sh. 6 d à 5 sh. 6 d	pr. Quarter
Oktober	5 sh. 6 d	—
November og December	ingen Afskibning	af Kornvarer pr. Seilskibe.

Med Seilskibe til Marseille:

Januar og Febr.	fres. 14 med 5 pCt.	pr. 1,000 Kilogr. Bomuldsfrø.
Marts—Juli	- 12 à 13½	—
Aug.—Septbr.	- 14	—
Oktr.—Novbr.	- 16½ à 16	—
December	- 14 à 14½	—

Med Dampskibe til Liverpool:

Januar—Mai	2 sh. 6 d. à 3 sh. 6 d.	pr. Quarter à 480 £.
Juni	4 sh. à 4 sh. 6 d	—
Juli	3 sh. à 3 sh. 9 d	—
August	4 sh. à 5 sh.	—
September	5 sh.	—
Oktober	3 sh.	—
November	3 sh. 6 d.	—
December	3 sh.	—

Med Dampskibe til Liverpool for Bomuldsfrø:

Januar—September	22 sh. à 18 sh.	pr. Ton à 2,240 £
Oktober—Decbr.	24 sh. à 30 sh.	—

Fragt af Bomuld med Dampskibe til Liverpool:

Januar—Februar	20 sh. à 22 sh.	pr. Ton à 40 Kubikfod.
Marts—August	22 sh. 6 d.	—
September	25 sh.	—
Oktober	35 sh. à 40 sh.	—
Novbr.—Decbr.	30 sh.	—

Fragt af Kornvarer med Dampskib til London og Hull:

Januar—Marts	4 sh.	pr. Quarter a 480 £
April—Juni	3 sh.	—
Juni—August	4 sh. 6 d.	—
Sept.—Decbr.	4 sh. 6 d à 4 sh. 9 d	—

Consulatberetninger for 1873. Alexandria.

Fragt af Bomuld pr. Dampskib til London, Hull og Glasgow:

Januar	25 sh.	pr. Ton à 2,240 £
Februar, Marts	22 sh.	—
April—August	20 sh. à 22 sh.	—
September	31 sh.	—
Oktober	32 sh. 6 d	—
November	26 sh. 6 d à 27 sh. 6 d	—
December	27 sh. 6 d.	—

Fragt af Bomuld til Odessa pr. Dampskibe:

Med de i regulære Ruter employerede Dampskibe betaltes frcs. 5 pr. 100 Kilogram. Med andre Dampskibe 3 a 4 frcs. pr. Ditto.

Fragt af Bomuld til Kronstadt via Hull pr. Dampskib var 32 sh. 6 d a 37 sh. 6 d pr. Ton a 40 Kubikfod.

Fragterne ud til Alexandria fra Newcastle varierede i Løbet af 1873 fra 16 sh. til 21 sh. pr. Ton.

Trælastfragterne fra den botniske Bugt til Alexandria varierede fra 110 til 135 frcs. pr. Peterburg Standard.

De 2 fra Newyork med Petroleum ankomne norske Fartøier havde en Fragt af 50 a 52 cts. pr. Kasse.

Om Transporten af muhamedanske Pilegrimme.

Transporten af muhamedanske Pilegrimme tilbyder ofte betydelig Sysselsættelse for Dampskibe, employerede i Farten paa Alexandria samt paa Ostindien gennem Suezkanalen.

Sagen er af stor Interesse for vore Dampskibsrederier og fortjener derfor nærmere Omtale igjen i denne Aarsrapport.

Fra alle muhamedanske Lande foregaar, som bekjendt, en betydelig Valfart til Mekka, hvor Pilegrimmene indtræffe ved den store Bairamsfest, der dette Aar indtraf den 28de Januar, og i 1875, da Festen hvert Aar kommer 10 Dage tidligere, den 18de Januar.

Pilegrimsfarten til Mekka begynder i Almindelighed tre til fire Maaneder inden Bairamsfesten, og Tilbagereisen foregaar i de to efterfølgende, saa at ca. 5 a 6 Maaneder af Aaret tilbyde Sysselsættelse for Dampskibe med Transport af Pilegrimme.

Ialt anslaaes Antallet af de til Mekka i sidste Aar valfartende Pilegrimme at være opgaaet til 180,000.

Heraf ankom hid til Alexandria ca. 10,000 fra de nordafrikanske Havne, Tanger, Algier, Bona, Tripolis og Tunis med engelske Dampskibe, der paa deres Reise fra England til Alexandria anløb ovennævnte Havne og der indtog Pilegrimme som Dækspassagerer til Alexandria mod en Fragt af ca. 1 £ 12 sh. a 2 £ pr. Passager.

Fra Alexandria fortsætte Pilegrimmene Reisen pr. Jernbane til Suez, hvor de atter embarquere enten med ægyptiske Dampskibe, bestemte til Djeddah paa den arabiske Kyst af det røde Hav, eller med fremmede Dampskibe paa Reise til østasiatiske Havne, anløbende Djeddah.

Fragten fra Suez til Djeddah pr. Pilegrim (Dækspassager) var ca. 2 £. I Almindelighed tage Pilegrimmene den samme Vei tilbage, som den, de ere komne.

Ingen svenske eller norske Dampskibe have medbragt Pilegrimme paa deres Reise til Alexandria i Løbet af forrige Aar.

I Løbet af Februar Maaned dette Aar er et Antal af ca. 1,100 Pilegrimme afgaaede fra Alexandria med svenske og norske Dampskibe til Bona og Algier mod en Fragt af 18 sh. a 1 £ pr. Dækspassager. Enkelte Gange betales der op til 2 £ pr. Passager.

Af stor Vigtighed for de i Trafiken via Suezkanalen sysselsatte Dampskibe er ligeledes Transporten af Pilegrimme imellem Djeddah og de ostindiske Havne.

Til Veiledning for de af vore Dampskibsredere, der ønske at employere deres Fartøier i Vintermaanederne paa Alexandria, tillader man sig her at indtage et Regnskab, som velvilligen er bleven meddelt af en norsk Skibsfører over det omtrentlige Udbytte af et Dampskibs Reise fra Cardiff med Kul til Alexandria og tilbage til London med Bomuldsfrø.

Fartøiet er dr. 449½ norske C.-L. eller 928 Registertons (Grosstons 1,314) og bærer en død Vægt af ca. 1,550 Tons. Dets Maskine er paa 120 Hestes Kraft og forbruger 12 Tons Stenkul i Døgnet. Dets Besætning ialt udgjør, Fyrbøderne iberegnet, 25 Mand. Skibet, bygget nyt i 1871, kostede £ 18,500. Fartøiet ankom til Cardiff i Ballast den 3die November 1873. Afgik derfra den 7de November med en Ladning Kul, 1,238 Tons, foruden 300 Tons til Fartøiets eget Brug, til Alexandria, hvor det ankom den 24de November. Lossede der Lasten og indtog en Ladning, hovedsagelig Bomuldsfrø, til London, hvortil det afgik herfra den 5te December. Antages ankomsten til London den 25de s. M. og at være udlosset der i de første Dage af Januar 1874.

I Cardiff:	Udgifter:	Indtægter:
Mæglerregning, Lods- og Fyrpenge,		
Dokudgifter, Postporto, Telegrammer, Baadhyre, Vand- og		
Dispatchpenge etc.	£ 69	- -
Kjøbt 300 Tons Stenkul til Maskinen a 25 sh. pr. Ton . . .	375	- -
Trimming- og Kaipenge . . .	50	2 -
Mæglercourtage af Kulfragten . .	55	14 3
Interesse af Forskud paa Fragt . .	7	14 10
Udgifter, Maskinen vedkommende .	86	3 3
Smedearbeide	2	7 9
Olie	6	2 9
	£ 652	4 10

I Alexandria:

Fragt af 1,238 Tons Kul a 18 sh.	£ 1,114	- -
Erholdt godtgjort ½ af den i Cardiff		
udbetalte Mæglercourtage . .	18	11 3
2 pCt. Kommission af Fragten og		
1 pCt. for at levere Lasten efter		
Connossement uden at veie £	34	- -
6 Pence pr. Ton for Omkostninger		
ved at losse Lasten . . .	31	- -
Fyrpenge, Lods- og Bøiepenge . .	16	- -
6 Pence pr. Ton for Lastning . .	35	- -

Consulatberetninger for 1873. Alexandria.

Dispatchpenge	£ 15 - -		
Diverse Udgifter	10 - -		
I Malta:			
50 Tons Kul a 40 sh.	100 - -		
Havneudgifter	5 - -		
I Gibraltar:			
100 Tons Kul a 38 sh.	190 - -		
I London:			
Skibsudgifter	60 - -		
Losningsomkostninger	30 - -		
Fragt af ca. 1,400 Tons Bomulds- frø a 26 sh. pr. Ton		£ 1,800 - -	
3 pCt. Kommission af Fragten	54 - -		
Kost og Maanedspenge i 2½ Maaned	340 - -		
1½ pCt. Assurance i 2½ Maaned (8 pCt. pro Anno), Fartøiets Værdi £ 18,500	277 - -		
1 pCt. Forringelse	185 - -		
2½ pCt. Caplak af Tur- og Retur- fragt	73 - -		
	£ 2,107 4 10	£ 2,932 11 3	
		- 2,107 4 10	
Nettoudbyttet af 2½ Maanedes Reise	£ 825 6 5		

Om Suezkanalen.

I Løbet af 1873 er Suezkanalen ialt bleven befaret i sin Helhed af 1,166 Skibe med en Drægtighed af 2,086,277 Grosstons.

Af de Suezkanalen eller Dele deraf passerede Fartøier deltog

1 amerikansk Fartøi med	2,212 Tons,	
4 belgiske —	6,912 -	
1 birmansk —	677 -	
5 danske —	6,438 -	
813 engelske —	1,500,000 -	
83 franske —	221,900 -	
1 græsk —	208 -	
36 hollandske —	72,600 -	
58 italienske —	59,100 -	
2 japanesiske —	1,044 -	
1 peruviansk —	1,294 -	
2 portugisiske —	754 -	
9 russiske —	14,362 -	
9 svenske og norske —	13,600 -	
17 spanske —	31,299 -	
28 tyske —	36,619 -	
19 tyrkiske —	20,197 -	
70 østerrigske —	90,815 -	
7 ægyptiske —	6,246 -	

1,166 Fartøier med 2,086,277 Tons.

De svenske og norske Dampskibe, der i Aaret 1873 passerede Suezkanalen paa deres Reise til og fra de ostindiske Farvande, vare Dampskibene „India“, 236 N.-L., og „Amerika“, 230 N.-L., begge af Stockholm, og „St. Olaf“, 689 C.-L., „Harald Haarfager“, 708 C.-L., samt „Peter Jebsen“, 419 C.-L., af Bergen.

Om Afløsning af Tonnageafgiften, der paahviler de Suezkanalen passerende Fartøier.

Suezkanal-Kompagniets Paastand at oppebære Afgiften af de Kanalen passerende Fartøier efter deres „Gross-Tonnage“ og ikke efter deres Register-Tonnage er, som bekjendt, bleven forkastet af den Høie Port og af den i Løbet af Sommeren i Constantinopel nedsatte internationale Kommission.

Derimod er der bleven tilstaaet Kompagniet, for at hjælpe det ud af dets mindre gunstige finansielle Stilling, en forhøiet Afgift af 3 frcs. pr. Registerton for Fartøier, maalte efter den af den internationale Donaukommission antagne Maalemetode og 4 frcs. for de efter det „Moorsomske“ System maalte Fartøier.

Denne forhøiede Afgift bliver at reducere, naar Trafiken via Kanalen en Gang har naaet 2,100,000 Net Tons. For hvert 100,000 Tons, som Trafiken aarligen tiltager med, reduceres den forhøiede Taxt med 50 cts., og naar Trafiken har naaet 2,600,000 Net Tons, ophører den forhøiede Taxt aldeles.

Skibe, der passere Kanalen i Ballast, og Krigsskibe, der ere sysselsatte med Transport af Tropper via Kanalen, ere fritagne fra at erlægge den ovenomhandlede forhøiede Taxt.

Kanalkompagniet er videre erkjendt uberettiget til uden den Høie Ports Tilladelse at forhøie Lods-, Fyr- og Bugserings-Afgifterne for de Kanalen passerende Fartøier.

Jo mere Dampskibe komme til at fortrænge Seilskibene, desto mere vil Trafiken tiltage via Suezkanalen. Denne Kanal, der tilbyder den korteste og letteste Forbindelse imellem Europa og Amerika paa den ene Side og Asien og Australien paa den anden, vil sikkerlig en Dag blive en af Verdens vigtigste og mest befarede Veie.

At frigjøre Skibsfarten for den enorme Afgift, som der nu paahviler den via Suezkanalen, bliver sikkerlig en Sag af den allerstørste Betydning for samtlige Magter, uafhængig af, om de ere søfarende Nationer eller ei; thi de Afgifter, som nu paahvile Skibsfarten, falde tilbage paa de Varer, der skibes via Kanalen, og Varernes fordyrede Pris falder naturligvis Konsumenten til Last.

Dette vilde kunne opnaaes ved at samtlige Magter besluttede sig til mod en bestemt Afløsningssum til Kanalkompagniet at betinge fri Passage for Skibene gennem Suezkanalen, eller at den nuværende Taxt reduceredes til det Nødvendige for Kanalens Vedligeholdelse. En Udbetaling af 4½ Millioner £ vilde i Forening med den stedse stigende Trafik via Suezkanalen i Løbet af 20 a 30 Aar bringe den nuværende Taxt fra 13 a 14 frcs. ned til 3 a 4 frcs.

Til Udredelsen af en Sum af 4½ Millioner £, fordelt paa de forskellige Nationer efter deres Handelsomsætning, vilde det omtrentlige Beløb at erlægge af de forskellige Stater være følgende:

Amerika	£ 445,500
Belgien	167,700
Birman	4,800
Kina	88,000
Danmark	13,500
Ægypten	38,500
England	1,629,000
Frankrig	517,500
Holland	204,400

Consulatberetninger for 1873. Alexandria.

Grækenland	£ 9,700
Italien	- 161,400
Japan	- 38,500
Marocco	- 2,900
Persien	- 7,700
Portugal	- 19,200
Rusland	- 186,400
Spanien	- 66,900
Sverige og Norge . . .	- 54,600
Schweitz	- 69,000
Tydskland	- 359,000
Østerrige	- 200,400
Tyrkiet	- 215,400
	£ 4,500,000

Den Sum, der udfordres for med Tiden at kunne afløse eller betydeligt reducere den trykkende Tonnageafgift via Suezkanalen, vilde saaledes ikke beløbe sig til stort mere, end hvad Øresundstoldens Afløsning kostede.

Jo mere Skibsfarten tiltager via Suezkanalen, jo mere vil det vise sig, hvor uholdbart det er, at nævnte Kanal saa at sige tilhører og bestyres af et privat Kompagni, og at Skibsfarten paabydes saa enorme Afgifter.

Tonnageafgiftens Afløsning er derfor blot et Tidsspørgsmaal, og der vil sikkerlig ikke hengaa mange Aar, inden denne Ide finder almindelig Anklang og bliver bragt til Udførelse.

Paa Grund af den store Betydning, som Trafiken via Suezkanalen inden faa Aar vil komme til at have for vor Dampskibsfart, har man antaget, at det maatte være af Interesse for svenske og norske Dampskibsredere at erholde en samlet Oversigt over de ostindiske og østasiatiske Havne, som nu fortrinsvis syssel-sætte Dampskibstrafiken via Suezkanalen, og om de Fordele, som disse Havne tilbyde for Employering af Dampskibe. Man har i denne Anledning henvendt sig til de svenske og norske Consulater i Ostindien og Kina, og tillader man sig her at indføre de høist vigtige Oplysninger, som mine Kolegaer godhedsfuldt have meddelt mig angaaende Dampskibstrafiken via Suezkanalen med Kalkutta, Bómbay, Rangoon, Akyab, Batavia og Shanghai.

Kalkutta. Næsten den hele Import af Stykgods og af kostbare Varer fra Europa sker pr. Dampskib.

De vigtigste Exportartikler ere Bomuld og Jute. Exporten opgaar aarlig af Bomuld til ca. 150 a 200,000 Baller og af Jute til ca. 1,500,000 Baller. Dernæst Ris, Linsæd, Huder, Indigo, Silke, The og Droguier.

De vigtigste Importartikler ere Kul, Salt, Jern, Øl, Vin, Manufakturvarer etc. I Almindelighed indføres kun Salt og Kul pr. Seilskib.

Kalkutta tilbyder Employ hele Aaret rundt for Dampskibe, men den største Trafik begynder dog først i August og ender i Slutningen af Marts Maaned.

Reisen fra London og Liverpool via Suezkanalen med direkte Postdampskibe til Kalkutta udfordrer i Almindelighed ca. 35 a 40 Dage. Flere til Kalkutta bestemte Dampskibe tage ofte Kullast ud til Pointe de Galles, til Aden eller til andre østasiatiske Havne.

Losse- og Ladedage for Dampskibe med en Carrying Capacity af 2,500 Tons anslaaes til 15 a 20 Dage.

Fragterne fra Kalkutta til England variere fra £ 3 10 sh. a £ 4 10 sh. pr. Ton. Passende Dampskibe kunne ofte i „Jute“ Sæsonen erholde en Fragt af £ 4 10 sh. a £ 5, fuld Last, direkte til Dundee.

De mest søgte Dampskibe i Trafiken imellem Kalkutta og England ere Fartøier paa 12 a 1500 Registertons, der repræsenterer en Carrying Capacity af 1,800 til 2,500 Tons.

De bedre Dampskibe, der gaa i Fart fra Kalkutta til England gjøre 9 a 9½ Knob i Timen.

England er det vigtigste europæiske Marked for Kalkutta. Italienske Havne begynde nu ogsaa at have Forbindelser med Kalkutta.

Varer, bestemte til Rusland, skibes fra Kalkutta via Suezkanalen til Odessa. Der er Spørgsmaal om at oprette en direkte Dampskibsforbindelse via Suezkanalen imellem Kalkutta og Newyork.

Om Kul. De engelske Kul i Kalkutta ere overmaade dyre. Gode engelske Kul blandes derfor med ostindiske. (60 pCt. engelske og 40 pCt. ostindiske). Resultatet har været fortræffeligt, og denne Blanding henytttes derfor af flere Dampskibe. Enkelte Dampskibe benytte blot bengalske Kul, der koste 11 Rupees pr. Ton, hvorimod Cardiff Kul koste 30 Rupees.

Transporten af Passagerer tilbyder en betydelig Indkomst for Dampskibe i Farten via Suezkanalen til England.

Med Dampskibe, der have Passagerbekvemmelighederne indrettede efter de klimatiske Forholde, betales 50 a 55 £ for første Plads og 30 a 35 £ for anden Plads.

Havne- og Lods-Udgifter for et Fartøj paa 15 a 1700 Tons Gross (1,200 Tons net.) med et Dybtgaaende af 19 a 20 Fod, der kommer og afgaar med Last fra og til Kalkutta, kan anslaaes til ca. 1,969 Rupees.

1 Rupee = 2 sh. = 16 Annas = 2 Pice.

I Almindelighed gjøres Akkord med en Stivador om Lastens Losning for 3 Annas pr. Ton og 7 Annas pr. Ton for Indladning. Samtlige Havne- og Lods-Udgifter, samt Udgifterne ved Lastens Indtagning og Udlosning, skulde saaledes i Kalkutta for et Fartøj paa 1,200 Registertons opgaar til ca. 3,126 Rupees.

God Proviant kan erholdes for Besætningen, under den Tid Skibene ligge i Kalkuttas Havn, for en Pris af 4 Annas om Dagen pr. Person.

Omkostningerne ved at sætte Dampskibe i Dok er snarere billigere end dyrere end i England.

Bombay. Næsten al Import mellem Bombay og England sker pr. Dampskib. Seilskibene tage kun Andel i Trafiken med Stenkul.

Den fornemste Exportartikel fra Bombay er Bomuld, hvoraf Udførselen aarlig opgaar til ca. 1 Million Baller. Dernæst Uld, Lin og Rapssæd, Hvede, Huder etc.

Indførselen bestaar hovedsagelig af Manufakturvarer, engelsk Stangjern og Baandjern, Staal, Kobber, Øl, Papir, Fyrstikker etc.

Betræffende Exporten anslaaes denne at foregaa ca. 70 pCt. pr. Dampskib og 30 pCt. pr. Seilskib. I det sidste Aar ankom 265 Dampskibe dr. 302,172 Registertons til Bombay.

Den største Del af Exporten foregaa fra Januar til Slutningen af Mai, under hvilke Maaneder der altid er Efterspørgsel

Consulatberetninger for 1873. Alexandria.

efter Dampskibe. Fra Juni til August, under S. V. Monsonen, indtræffer Regntiden, under hvilken Tid Exporten er ringe. Fra September tiltager den atter.

Gjennemsnitsreisen for Dampskibe fra England til Bombay er fra 35 til 40 Dage. (Postskibe, tilhørende Peninsular & Oriental Kompagniet, tilbagelægge Veien fra Bombay til Southampton i 27 Dage). Reisen varer noget længere under S. V. Monsonen.

Efter Skibenes Størrelse udfordres der for Losningen af et Dampskib 6 a 9 Dage og for Ladning 14 a 20 Dage.

Paa Reisen til og fra England anløbes i Almindelighed Port Said og Aden samt nogle Gange Malta for at indtage Kul.

Fragterne fra England til Bombay variere fra 30 sh. til 50 sh. pr. Ton a 40 Kubikfod. Gjennemsnitsfragten fra Bombay til England kan derimod anslaaes til ca. 60 sh. pr. Ton a 40 Kubikfod. Enkelte Gange gaa Fragterne op til 70 sh. pr. Ton, hvorimod de i Løbet af den stille Aarstid kunne gaa ned til 35 sh.

I Almindelighed bringe Dampskibene fuld Last ud fra England til Bombay. Enkelte Gange tage de ogsaa Kul ud til Djed-dah og Aden.

De til Farten paa Bombay mest søgte Fartøier ere Dampskibe paa 750 til 1,000 Registertons. De i Farten paa Bombay employerede Dampskibe gjøre i Almindelighed en Fart af 8 Knob i Timen.

Et Fartøj paa 1,000 Registertons antages at kunne lade ca. 2,000 Tons a 40 Kubikfod pr. Ton.

Aabningen af Suezkanalen har havt til Følge, at der nu fra Bombay er bleven aabnet regulær Dampskibsforbindelse med andre Lande end med England, fornemmelig med Marseille og de italienske Havne.

Leilighedsvis afgaa ogsaa Dampskibe til Bremen, Antwerpen, Amsterdam, Rotterdam og Havre. Exporten til disse Havne er hovedsagelig Bomuld. Til Marseille og Genua tillige Linsæd.

Havneudgifter for et Dampskib, der ankommer til Bombay med Last og ligeledes afgaar med Last, er 2 Annas pr. Ton.

For et i Ballast til Bombay ankommet Fartøj er Afgiften kun $\frac{3}{4}$ af den ovennævnte Afgift, nemlig 1 Anna 6 Pice pr. Ton.

Lodsafgiften for et Fartøj paa 300 Tons er 50 Rupees under den gode Sæson, fra 1ste Oktober til 31te Mai, hvorimod 75 Rupees under S. V. Monsonen, fra 1ste Juni til 30te September. For hver 100 Tons der overstiger de 300 Tons 5 Rupees Til-læg. Ingen Fyrafgift erlægges i Bombay.

Prisen paa engelske Kul noteredes 30 Rupees pr. Ton.

Samtlige Udgifter, Havne-, Lods-, Losnings- og Ladnings-Omkostninger, for et Fartøj paa ca. 937 Registertons kunne anslaaes at opgaa til ca. 150 £.

Der existerer en temmelig betydelig Passagertrafik imellem Bombay og Europa (hovedsageligen første Klasses Passagerer). I Maanederne September, Oktober, November og December gaa de fleste Passagerer til Indien og i Løbet af Marts, April og Mai returnerer de til Europa. Med P. & O. Kompagniets Dampskibe betales £ 65 til Southampton. Med de andre Dampskibe betales £ 50 fra Bombay til Europa.

Rangoon. Den fornemste Exportartikel er Ris. Risen modnes i Slutningen af November og bringes paa Markedet samt udskebnes i Maanederne Februar, Marts, April og indtil Midten af

Mai, da Sydvest-Monsonen indtræffer og frembyder store Vanskeligheder for Afskibningen. Udførselen foregaar dog ogsaa, men i langt ringere Omfang, i Løbet af de øvrige Maaneder.

Exporten fra Rangoon fra 1ste Januar 1873 til 15de Mai 1873 opgik til 201,500 Tons, hvoraf 174,278 Tons skibedes pr. Seilskib og 27,228 Tons pr. Dampskib via Suezkanalen.

Af de med Ris fra Rangoon afgaaede Dampskibe vare 2 norske, nemlig „Harald Haarfager“, dr. 708 C.-L. og „Peter Jepsen“, dr. 419 C.-L.

Der er at antage, at Dampskibe ville blive anbragte i langt større Antal, end hvad nu er Tilfældet, i Tranporten af Ris til Europa fra Rangoon og Akyab. Seilskibene medtage nemlig en 4 a 5 Maaneders Reise til Europa. Det tidligste et Seilfartøj kan afgaa med en Ladning af den nye Rishøst er i Midten af Februar, og det tidligste det kan antages at ankomme til England er i Midten af Juni. Dampskibene behøve derimod neppe mere end 35 a 45 Dage til en saadan Reise. Og de med Dampskibe afsendte Risladninger ville saaledes være de først ankomne Ladninger af den nye Rishøst, for hvilke der ville kunne obtineres en højere Pris end for de talrige Ladninger, der ankomme senere pr. Seilskib.

Ladedage for et Dampskib i Rangoon fastsættes i Almindelighed i Certepartiet til 10 a 15 Dage.

Dampskibe, bestemte til Rangoon, tage i Almindelighed en Ladning Kul ud til „Pointe de Galles“ eller til „Aden“.

De i Europa i forrige Aar afsluttede Retourfragter pr. Dampskibe fra Rangoon med Ris vare £ 4 10 sh. a £ 4 17 sh. pr. Ton til England, (a 20 Centner nett delivered).

En bestemt Tid er i Almindelighed fastsat i Certepartiet, inden hvilken Fartøjerne skulle være ankomne til Rangoon.

De af Afladerne mest søgte Dampskibe ere Fartøier, der kunne lade fra 1,000 til 1,300 Tons Ris.

Havneudgifterne ere $5\frac{1}{2}$ Annas pr. Registerton. Lodsafgiften for et Fartøj med 18 Fods Dybtgaaende 160 Rupees ind og 200 Rupees ud.

Fyrafgiften 2 Annas ind og ud pr. Ton.

Kulprisen i Rangoon var den 17de September 1873 25 Rupees pr. Ton for engelske Kul. Gode bengalske Kul, der benyttes af det engelske Peninsular & Oriental Kompagni, 16 Rupees pr. Ton f. o. b.

Anledning til at faa Passagerer tilbage til Europa er ikke hyppig. Passagerfragten er 50 a 60 £ 1ste Klasse.

Akyab. I Aaret 1873 afgik 134 Skibe, dr. 86,892 Registertons med Ris fra Akyab til Europa. Heraf vare 5 Dampskibe dr. 3,826 Tons.

Den største Afskibning finder Sted fra Februar til Mai inklusive.

Et Dampskibs Reise fra eller til England medtager cirka 42 Dage.

Importen til Akyab fra Europa er høist ubetydelig.

Gjennemsnitsfragten til England fra Akyab pr. Ton Ris, a 20 Centner, er £ 4 5 sh. til £ 4 15 sh.

Dampskibe paa 800 a 1,200 Registertons ere de, der lettest kunne employeres i Transporten med Ris til Europa.

Udgifterne for et Skib paa 774 Registertons ere følgende:

Consulatberetninger for 1873. Alexandria.

Indgaaende Lods (16 Fod 2 Tommers Dybtgaaende)	Rupees 75 -
Udgaaende Lods og Fortøining	— 170 -
500 Garnerings-Matter	— 125 -
Losning af 363 Tons Ballast	— 232 14
Havneafgifter, 4 Annas pr. Ton	— 193 9
Telegrammer	— 14 8
Skibshandlerens Regning for Kjød, Brød, Erter,	
Mel, Kaffe etc.	— 843 14
For Vand og diverse Udgifter	— 89 13
Rupees 1,745 10	

Kulprisen er nu Rupees 23 eller £ 2 6 sh. pr. Ton.

Passagertrafikken med England er ei meget betydelig.

Batavia. Dampskibstrafikken imellem Europa og Java via Suezkanalen er i Tiltagende. For Øieblikket underholdes Farten imellem Amsterdam og Rotterdam via Southampton med Java ved 3 Dampskibslinier, hvis 12 Dampskibe altid finde fuld Last til og fra Java.

Et Kompagni i Glasgow agter at sætte 4 Dampskibe, af 2 til 3,000 Tons Kapacitet, i Farten paa Java. Desuden deltage flere andre Dampskibe i Farten paa Java.

De Dampskibe, der fare imellem Holland og Java via Southampton, lade fra 2 til 4,000 Tons Kapacitet.

Med Dampskibe skibes blot de mere værdifulde Varer.

I Aaret 1873 opgik The Private Export sig til:

Kaffe	232,827 Pic., af hvilke afskibedes pr. Dampskib	123,258 Pic.
Sukker	2,523,064 -	120,212 -
Ris	117,639 -	50,456 -
Tobak	195,005 -	139,600 -
Tin	47,847 -	37,850 -
The	29,668 -	17,049 -
-	10,663 Kasser	4,608 K.
Specerier	30,877 Pic.	16,774 Pic.
GuttaPercha	8,112 -	6,674 -
Indigo	717,238 $\mathfrak{H}$	388,397 $\mathfrak{H}$
Huder	250,296 Stkr.	46,381 Stkr.
-	19,311 Pic.	4,009 Pic.

1 Picul = 62 Kilos = 125 hollandske Pund = 135 engelske Pund.

Den største Del af Sukker- og Kaffe-Høsten bringes paa Markedet fra Juni til December, i Løbet af hvilke Maaneder de største Kvanta af disse Varer afskibes. Meget ofte forblive større Kvanta, fornemmelig af Sukker, uskibede indtil Januar og Februar og undertiden indtil Marts.

Tobaken kommer paa Markedet færdig til Skibning fra December til Marts.

Dampskibe finde i Almindelighed en ligesaa fordelagtig Employ i de 3 første som under de sidste 6 Maaneder af Aaret.

Tin, The, Huder og Indigo skibes i Løbet af hele Aaret.

Ris, hvoraf Exporten til Europa ikkun er ubetydelig, skibes fornemmelig i de sidste 4 a 5 Maaneder af Aaret.

April, Mai og Juni ere de Maaneder, da der er mindst Efterspørgsel efter Tonnage. Afskibning af Sukker begynder enkelte Gange i Juni, men dette indtræffer dog meget sjældent.

Dampskibene benytte i Almindelighed til Overreisen fra

England eller Holland til Java og vice versa 45 Dage. Nogle af de regulære Liniers Skibe gjør Reisen paa 36 a 38 Dage.

Dampskibe med mindre kraftige Maskiner, og som ikke kunne tilbagelægge Reisen i høist 50 Dage, finde meget vanskeligt Employ.

Under almindelige Omstændigheder burde et Dampskib paa ca. 2,500 Tons Kapacitet, bestemt til Java, være istand til der at losse og lade i Løbet af 30 a 35 Dage. Under Vest-Monsonen hænder det dog, at længere Tid udfordres.

Da Kul ere meget kostbare i Batavia, er det nødvendigt, at Dampskibene kun indtage de høist fornødne Kvanta der, og at de forsyne sig med Kul paa andre Pladse, som de paa deres Vei fra og til Java anløbe, f. Ex. Pointe de Galles, Aden, Port Said og Malta.

Forrige Aars Gjennemsnitsfragter for Dampskibe fra Holland var fl. 60 pr. Last af 120 Amsterdamer-Kubikfod eller 2,000 Kilos død Vægt. Fra England varierede Fragten fra 45 sh. til 60 sh. pr. Ton a 40 Kubikfod eller 20 Ctr. Netto.

Returfragterne herfra til Holland, hidtil Bestemmelsesstedet for alle fra Java afgaaede Dampskibe, vare som følger:

fl.	60 til	70 pr. Last	Tin	af 2,000 Kilos	Gross-Vægt
-	80 -	95	—	Sukker	- 2,000 —
-	90 -	102½	—	Kaffe	- 1,800 —
-	80 -	95	—	Ris	- 2,000 —
-	90 -	100	—	Peber	- 1,500 —
-	130 -	140	—	Indigo	- 1,300 —
-	110 -	140	—	Huder	- 1,200 —
-	85 -	100	—	The	- 930 —
-	75 -	100	—	Tobak	- 800 —

1 Gylden = 19½ a 20 Pence.

Fra ingen anden Plads i Østen har Fragtnoteringerne været saa favorable som fra Java.

Sukkerfragten staar ikke i Proportion til de andre Noteringer. Da Sukkeret ikke let kan betale de høje Fragter, tage Dampskibe derfor ikke ofte Fragt med Sukker uden i de Tilfælde, hvor ingen anden Last er at erholde.

De mest søgte Dampskibe i Farten paa Java ere Fartøier paa 1,000 til 1,500 Registertons.

For Øieblikket koste de bedste Hartlepoolkul pr. Ladning ca. fl. 29 til fl. 30 eller 48 sh. a 50 sh pr. Ton. For mindre Kvanta op til 42 fl. pr. Ton.

Passagertrafikken imellem Java og Holland er høist betydelig. Prisen for 1ste Klasses Passagerer varierer fra 800 til 1,200 fl. Postliniernes Skibe foretrækkes.

Shanghai. Shanghais Export til og Import fra Europa sker næsten udelukkende med Dampskibe. Kul er den eneste Vare, der i større Kvanta indføres pr. Seilskib.

Fra den 1ste Januar 1873 til 29de Oktober s. A. ankom 82 Dampskibe dr. 102,183 Registertons via Suezkanalen til Shanghai, medens der paa samme Tid blot ankom 16 Seilskibe, dr. 10,965 Tons med Kul via Cap.

I det ovennævnte Antal var ikke optaget det franske Messageries Maritimes og det engelske P. & O. Kompagniers Skibe, der underholde regelmæssige Forbindelser via Suezkanalen imellem Europa og Kina. Gjennem Ocean Steam Ship Compagnies Skibe underholdes regelmæssige Forbindelser imellem Liverpool og Kina.

Reisen fra England via Suezkanalen medtager ca. 50 Dage.

Consulatberetninger for 1873. Alexandria.

En Reise fra England til Kina og tilbage igjen beregnes i Almindelighed at medtage ca. 5 Maaneder.

Exportsæsonen begynder i den sidste Del af Mai og er paa det Høieste i Juni og Juli.

Losning og Ladning medtager i Shanghai ca. 7 a 12 Dage.

Udfrakterne i 1873 fra England til Shanghai, varierede fra 35 sh. a 40 sh. og hjemad fra 60 sh. til 80 sh. pr. Ton a 40 Kubikfod.

De fornemste Exportartikler til Europa ere The og Silke.

Skibe paa ca. 1,500 Tons ere de mest skikkede til denne Fart. Fartøjerne bør gjøre 10 Knobs Fart.

Importen bestaar hovedsagelig af Manufakturvarer og Metaller.

Shanghais Trafik er næsten udelukkende med England, med Undtagelse af nogle Ladninger The, der skibes til Odessa.

2 Skibe af 2,775 Tons Kapacitet ere blevne afsendte i denne Sæson via Suezkanalen til Newyork med Fragt af £ 5 pr. Ton a 40 Kubikfod.

Lodsafgiften er 30 sh. pr. Fod af Fartøiets Dybtgaaende. Tonnageafgiften 2 sh. 6 d. pr. Ton. Besøger Fartøiet i Løbet af 4 Maaneder flere Gange en og samme Havn, erlægges Afgiften kun en Gang.

Passagerer gaa fortrinsvis med P. & O. Kompagniets og det franske Messageries Dampskibe.

Prisen for 1ste Klasses Passagerer til Europa er £ 100 og for 2den Klasses £ 75.

Prisen i Shanghai paa Cardiff Kul 72 sh. pr. Ton.

Amerikanske - 72 sh. —

Sidney - 55 sh. —

Af hvad man ovenfor har tilladt sig at anføre fremgaar det, at Trafiken med de ostindiske Havne, Bombay, Kalkutta, Rangoon, Akyab og Bassein hovedsageligen foregaar i Løbet af Vintermaanederne, der som bekjendt netop er den Tid af Aaret, hvor vi hos os have Vanskelighed med at finde Sysselsættelse for vore Dampskibe. Ved derfor at sysselsætte Dampskibene i Farten paa Ostindien i Løbet af Vintermaanederne og under de øvrige Aarstider paa de nærmere Farvande, ville vi kunne skaffe en fordelagtig Emploi for vore Dampskibe hele Aaret rundt og derved blive i Stand til i høi Grad at udvide vor Dampskibsflaade, baade hvad Fartøiernes Størrelse og deres Antal angaar. En Udvikling vi under nuværende Forhold, indskrænkede til Kystfart og til Farten paa nærmere Farvande, umulig ville kunne opnaa.

For Øieblikket eksisterer der saaledes blot to større Dampskibs-Kompagnier i de Forenede Riger, der have deres Skibe sysselsatte i den større Verdens Trafik, nemlig det „Transatlantiske Dampskibskompagni“ i Stockholm og det større Bergenske Dampskibskompagni.

Det fortjener sikkerligen at bemærkes, at Farten paa de ostindiske Farvande tilbyder Fordele fremfor Employering af Fartøier om Vinteren paa Amerika, idet der nemlig udfordres Fartøier med langt mægtigere Maskiner for at passere det stormfulde Atlanterhav, end hvad der udfordres til at befare de ostindiske Farvande.

Opmærksomheden en Gang henvendt paa de store Fordele, som Dampskibsfarten via Suezkanalen frembyder, vil forhaabentlig have til Følge, at større Kompagnier danne sig i de forenede Riger til Anskaffelse af Dampskibe i denne Fart, saa at der ikke

vil hengaa lang Tid, før de forenede Riger ville komme til at tage en ligesaa fremragende Andel i Trafiken via Suezkanalen, som den de indtage paa de fleste øvrige Farvande.

Om de for den svenske og norske Handel vigtigste ægyptiske Exportartikler.

Bomuld er Ægyptens fornemste Udførselsartikel.

Bomulden saaes i Marts og modnes efter 5 a 6 Maaneders Forløb.

Hovedexporten foregaar fra Midten af Oktober til Begyndelsen af Januar.

Den ægyptiske Bomuld lader sig inddele i følgende fire Hovedkategorier:

„Sea Island“. Exporten heraf opgik i 1873 til 5,000 Kvintal.

„Allini“. — — — 200,000 —

„Asmuni & Mokka“, — — — 1,984,000 —

Priserne paa Bomuld noteredes i Alexandria i Løbet af 1873:

„Ordinary & Midling“ 5 a 7½ Pence pr. engelsk f. o. b.

„Fair“ 8 a 9½ —

„Good Fair“ 8½ a 10 —

„Good“ 10¼ a 11¼ —

„Fine“ 12½ a 15 —

Priserne paa ægyptisk Bomuld noteredes i Liverpool i Løbet af 1873:

„Ordinary & Midling“ 5½ a 8½ Pence pr. f

„Fair“ 8½ a 10¼ —

„Good Fair“ 9¼ a 10¾ —

„Good“ 11¼ a 12½ —

„Fine“ 13 a 16 —

Bomuldsfrø. Denne Vare, der for 10 a 12 Aar tilbage her saagodtsom ingen Værdi havde og blot anvendtes til Brændsel, er nu en af Ægyptens vigtigste Exportartikler.

I forrige Aar udførtes ca. 1,282,469 Ardebs Bomuldsfrø fra Alexandria, hvoraf den største Del skibedes til England.

1,000 Ardebs Bomuldsfrø veie ca. 119 Tons.

Prisen varierede her fra £ 5 10 sh. a £ 6 10 sh. pr. Ton f. o. b.

Bomuldsfrøet anvendes, som bekjendt, til Fabrikation af Olie og Oliekager.

Olien anvendes i Industriens Tjeneste, dels til Fabrikation af Sæbe samt til Maskinolie og dels til Lampeolie. I raffineret Tilstand blandes den med Olivenolie og benyttes saaledes som Fødemiddel og udskibes i dette Øiemed i store Kvanta fra England til Italien.

Prisen i England paa uraffineret Bomuldsfrøolie noteres nu til 21 a 22 £ pr. Ton og for den raffinerede Vare 26 a 27 £ pr. Ton.

I Generalconsulatets Handelsrapport for 1872 har man tilladt sig nærmere at paavise, hvilket udmærket Foderstof Bomuldsfrøkagerne ere, og af hvilken Betydning de kunde blive for vort Landbrug.

Prisen paa Bomuldsfrøkager i England noteres nu 6 a 7 £ 10 sh. pr. Ton.

Om de vigtigste ægyptiske Kornsorter.

Mais. Saaes i Almindelighed i Midten af August og høstes efter ca. 75 Dages Forløb.

Consulatberetninger for 1873. Alexandria.

Mais er det vigtigste Næringsmiddel for Landbobefolkningen i Ægypten.

Udførselen, der foregaar hovedsagelig i Maanederne fra Januar til April, var i Løbet af forrige Aar høist ubetydelig, opgaende blot til 121,215 Ardebs.

Prisen paa Varen, levert f. o. b. i Alexandria varierede i forrige Aar fra 27 sh. a 30 sh. pr. Quarter a 480 g .

Hvede saaes i Over-Ægypten i November og i Nedre-Ægypten i December og høstes efter ca. 5 Maaneders Forløb. Den største Udskibning finder Sted fra Alexandria fra Juli til December.

Exporten, der hovedsagelig foregaar til England, opgik i forrige Aar til 835,650 Ardebs. 100 Ardebs Hvede = 62 Quarter.

Prisen varierede fra 36 sh. til 48 sh. pr. Quarter a 480 g f. o. b.

Paa Grund af den ægyptiske Hvedes store Rigdom paa Stilvelse anvendes den fortrinsvis til Fabrikation deraf. Af hvilken Grund den sikkerlig fortjener vor Industris Opmærksomhed.

Byg saaes i Oktober, November og December og høstes fra Marts til Mai. Byghøsten var i 1873 kun ringe. Og Exporten deraf til England opgik blot til 29,000 Ardebs. Prisen pr. Quarter Byg varierede her i Løbet af 1873 fra 18 til 25 sh. pr. Quarter a 480 g .

Bønner er en høist vigtig Exportartikel for Ægypten. De saaes i Oktober og November samt høstes i Slutningen af Februar. Udførselen finder Sted fornemmelig i Maanederne fra April til December; den foregaar hovedsagelig til England og opgik i forrige Aar til 570,000 Ardebs. Ægyptiske Bønner ere et fortræffeligt Foderstof. Prisen var her i forrige Aar 29 sh. 6 d a 36 sh. pr. Quarter a 480 g f. o. b.

Gummi. Den største Del af den Gummi, der forbruges i Europa, kommer fra Ægypten, fra Kordofan i Sudan. De vigtigste Sorter ere Gummi Arabicum og Talka. I Maanederne September, Oktober og November foregaar den største Tilførsel af Gummi paa Nilen fra Sudan til Kairo. Udførselen af Gummi fra Ægypten opgik i Aaret 1873 til 106,000 Cantar. Prisen paa Gummi Arabicum noteres nu i Kairo 250 Pjastre pr. Kvintal og pr. Talka 100 Pjastre. Da Forbruget af ægyptisk Gummi ikke er ubetydelig i de forenede Riger, især ved Fyrstikindustrien, antager man, at det maatte være fordelagtigt at lade Varen indføre direkte herfra.

Natron. Den ægyptiske Natron vindes af flere mindre Indsøer i Nedre-Ægypten.

Den saakaldte „Hvide Sultani“ Natron skal efter anstillet Analyse indeholde:

58.08	Kulsurt Natron.
10.00	Vand.
5.08	Uopløselige Stoffe.
25.00	Clorurer.
	Den saakaldte „Sorte Sultani“
45.05	Kulsurt Natron.
4.05	Vand.
6.00	Uopløselige Stoffe.
34.00	Clorurer.
	„Cortag Natron“.
35.00	Dele Kulsurt Natron.

7.08	Vand.
12.02	Uopløselige Stoffe.
43.00	Clorurer.
	„Buruny“ og „Sciokepe“ Natron.
29.00	Kulsurt Natron.
8	Vand.
7.05	Uopløselige Stoffe.
56.01	Clorurer.

Den aarlige Export af Natron opgaar til ca. 5,000 Tons. (1 Ton = 800 Okes).

Priserne angives for

„Hvid Sultani“	130	frcs. pr. Ton f. o. b.
„Sort“	— 99 a 105	—
„Cortag“	99 a 100	—
„Buruny“ og „Sciokepe“	90 a 94	pr. Ton.

Den ægyptiske Natron kunde sikkerlig blive af Vigtighed for vore Glas- og Sæbefabriker samt for de af vore Papirfabriker, der tilberede Papirmasse ad kemisk Vei.

Sukker. Under den nuværende Vicekonge har Sukkerproduktionen i betydelig Grad tiltaget i Ægypten. Dyrkningen af Sukkerrøret, der foregaar i Mellem- og Øvre-Ægypten, optager et Areal af ca. 150,000 Feddan. 1 Feddan = 0.42 Hectare. Røret plantes i Marts og skjæres i Begyndelsen af December, da Fabrikernes Virksomhed aabnes; Udførselen begynder i Februar. I 1873 anslaaes Sukkerhøsten at være opgaaet til 600,000 Cantar. Man haaber at Produktionen kunde bringes op til 2 Millioner Cantar eller 90,000 Tons. Med denne tiltagende Export af ægyptisk Sukker er det klart, at dette om ikke lang Tid ogsaa vil finde sin Vei til de forenede Riger og saaledes blive af Vigtighed for vor Handel. De hvide ægyptiske Sukkerkvaliteter, som have megen Lighed med smuk Amsterdamer Farin, noteres her fra 100 til 118 Pjastre pr. 45 Kilos, de mørke Kvaliteter udskibes mest til England, hvor de raffineres. Prisen noteres her fra 50 til 70 Pjastre pr. 45 Kilos.

Om de for den svensk-norske Handel vigtigste ægyptiske Importartikler.

Om Træløst.

Indførselen af nordisk Tømmer er hvert Aar i Tiltagende, og Forbruget i 1873 vilde maaske have været større, end det var, om ikke en i Slutningen af forrige Aar indtraadt finansiell Krisis havde standset al Udførelse af større Bygningsforetagender, være sig af offentlige som af private. Indførselen af svensk Træløst opgik i Aaret 1873 til 2,077 Petersburg Standards, hvoraf indført med norske og svenske Fartøier 1,667 Standards, med 2 tyske og 1 fransk 410 Standards. Desuden indførtes fra Marseille henad Sommeren 1873 pr. Dampskib regelmæssigen ikke ubetydelige Kvanta af nordisk Træløst, da Lagrene hersteds henimod Juni-Juli vare meget reducerede. De her mest gangbare Dimensioner af svensk Tømmer ere: 4×9 , 3×9 , 2×9 , $1\frac{1}{2} \times 6\frac{1}{2}$ (høvlede og pløiede Bord).

De fleste hidkomne Ladninger indeholdt efterfølgende Dimensioner i følgende Proportioner: 10 pCt. 4×9 , 45 pCt. 3×9 , 15 pCt. 2×9 , 25 pCt. $1\frac{1}{2} \times 9$, 5 pCt. $1\frac{1}{4} \times 9$.

De fleste i Løbet af forrige Aar hidkomne Ladninger fra

Consulatberetninger for 1873. Alexandria.

Sverige have indeholdt ca. 20 a 30 pCt. høvlet og pløjet Last, bestaaende fornemmelig af $1\frac{1}{2} \times 6\frac{1}{2}$, $1\frac{1}{4} \times 7$ og 1×6 , 7 Bord. Mindre Partier Listværk ere ogsaa bragte hid.

Det er Udsigt til, at høvlede Trævarer med Tiden her ville finde en forøget Afsætning.

Trælastpriserne noteres her i Parà pr. løbende Fod engelsk 3×9 Planker. Andre Dimensioner i Forhold. (40 Parà = 1 Pjastre og $97\frac{1}{2}$ Pjastre = 1 £).

Detailpriserne fra Lager have varieret mellem 70 og 90 Parà pr. løbende Fod.

Engrospriserne have varieret fra 65—85 Parà pr. løbende Fod.

Omkostningerne ved Salget engros for en Ladning Trælast ville her opgaa til ca. 12 pCt., Tolden 8 pCt. iberegnet.

Man undlader ikke her at gjentage, hvad man allerede har gjort opmærksom paa i tidligere Rapporter, nemlig at Afskibningen af Trælast til Ægypten næsten udelukkende finder Sted fra den botniske Bugt.

Af Mangel paa Tilførsel af nordisk Trælast i Vaarmaanederne og i de første Maaneder af Sommeren, ere Depoterne udtømte, naar de første Ladninger, omkring August Maaned, ankomme hid.

Om Trælastforbindelser aabnes imellem Ægypten og norske Havne, hvor Skibsfarten er aaben længer. Tid end Tilfældet er med Havnene i den botniske Bugt, vilde der sikkerlig være Udsigt til at tilveiebringe en større Export af nordisk Trælast til Ægypten, end nu er Tilfældet.

Man undlader ikke at benytte denne Anledning til at fæste de svenske Jernhandlers Opmærksomhed paa, at det sikkerlig vilde svare Regning at lade det svenske Jern, som nu afsendes via England til Constantinopel, Smyrna og Beyrouth, skibes som Ballast med Trælastfartøier, bestemte til Alexandria, hvorfra Forsendelsen til Beyrouth, Smyrna og Constantinopel vilde kunne ske med stor Lethed.

De øvrige Lande, hvorfra Ægypten indfører sin Trælast, ere: Østerrig (Triest). Indførselen i 1873 opgik til ca. £ 125,000
 Italien (Venedig). — — — 35,000
 Tyrkiet. — — — 85,000

Det er især med de østerrigske og italienske Trævarer, at vi her have at konkurrere.

Triestvaren bestaar fornemmelig af Bord med en Tykkelse fra $\frac{1}{2}$ til 2 Tommer, Bredde fra 7 a 16 Tommer, Længde 13 Fod. Prisen paa Bord af samme Længde og Tykkelse beregnes efter den samlede Bredde. Bord af $\frac{1}{2}$ " Tykkelse, 7 a 16" Bredde og 13 Fods Længde betales nu op til 430 Pjastre pr. 1,000 Tommers Bredde. For Bord af 1" Tykkelse, 7 a 16" Bredde og 13 Fods Længde betales op til 690 Pjastre pr. 1,000 Tommers Bredde.

Jern. Importen af Jern foregaar næsten udelukkende fra England og bestaar næsten hovedsagelig af Staffordshire Stangjern, og Indførselen opgaar til ca. 4 Millioner frcs. aarligen.

Prisen paa engelsk Stangjern er her nu ca. 14 £ pr. Ton.

Om Jernbaand til Emballering af Bomuldsballer. Importen heraf fra England opgaar aarlig til ca. 3,500 Tons, hvor Prisen paa denne Vare nu noteres ca. £ 14 pr. Ton.

Da det svenske Jern er det engelske overlegent i Kvalitet og Styrke, synes der at være Grund til at tro, at man kunde

gjøre Jernbaand, arbeidede af svensk Jern, tyndere end de af engelsk Jern forarbejdede og saaledes blive i Stand til at kunne sælge et lige Antal svenske Jernbaand til samme eller billigere Pris end de engelske.

Lykkes det at kunne give de svenske Jernbaand ringere Dimensioner uden at de derfor bleve mindre stærke end de engelske, vil dette sikkerlig være af stor Betydning for den svenske Jernindustri, idet Efterspørgselen efter Jernbaand til Emballering af Bomuld er høist betydelig, navnlig i Ostindien, hvor man netop lægger megen Vægt paa Jernbaandenes Styrke, idet det nemlig ved en saa lang Transport af Bomuld som fra Ostindien til England er meget om at gjøre at presse Bomuldsballerne saa stærkt som muligt, for derved at spare Fragt, der for Bomuld ikke betales pr. Vægt men pr. Kubikindhold.

De her i Alexandria pressede Baller indtage et Rumfang af 22 a 23 engelsk Kubikfod og veie fra 275 til 290 Kilogram.

Til Emballeringen medgaar 11 Jernbaand, der veie fra 20 til 22 engelske Pund.

Pointes de Paris. Et Slags runde Jernstifter, har her saavel som næsten overalt i Orienten fortrængt de almindelige Spiger. Indførselen deraf fra Frankrig til Orienten er betydelig, og Varen fortjener sikkerlig i høi Grad vore Jernfabrikanters Opmærksomhed. Prisen i Frankrig er ca. 53 frcs. pr. 100 Kilos. for de høiere Numere.

Indførselen af svensk Stangjern til Ægypten var høist ubetydelig.

Ø1. Hovedimporten foregaar fra Østerrig, fra Wien og Gratz. Varen afsendes pr. Jernbane til Triest og derfra hid med de ugentlig fra Triest til Alexandria afgaaede Lloyd Dampskibe.

Indførselen af Ø1 til Alexandria opgaar i Gjennemsnit til ca. 400 Eimer ugentlig; aarlig altsaa til ca. 4,800 Eimer af Værdi 250,000 Gylden.

Indførselen er noget større i Løbet af Sommermaanederne end om Vinteren.

Varen afsendes paa Fade, hvorved ofte opstaar betydeligt Tab ved Lækagen, især om Sommeren.

Prisen pr. Eimer østerrigsk Ø1 kommer i Alexandria, iberegnet Fragt, Told etc., paa 27 a 31 frcs. uden Fad.

Forbruget af engelsk Ø1 er ei ubetydeligt. Prisen er ca 40 sh. pr. Kasse a 4 Dusin.

Af norsk Ø1 er Indførselen kun ringe. Mangel paa direkte Forbindelser, og de høie Omkostninger med Varens Afsendelse via England gjør, at Prisen paa det norske Ø1 bliver for høi for det herværende Marked. Da der imidlertid er Udsigt til, at direkte Afskibninger af Trælast ville komme til at finde Sted fra Christiania og Fredrikstad til Alexandria, vil derigennem tilbyde sig en temmelig billig og forholdsvis hurtig Maade at faa Varen afskibet til Alexandria.

Prisen paa norsk Ø1 har været 24 sh. pr. Kasse a 36 Flasker.

Fyrstikker. Imedens den ugentlige Omsætning af Fyrstikker i Løbet af Sommeren indskrænker sig til 70 a 80 Kister, opgaar den i de øvrige Maaneder ugentlig til 3 a 400 Kister.

Fyrstikker fra de østerrigske Fabriker Pallak, Furth, Pajatzter og Mayo ere de her mest efterspurgte.

Den mest gangbare Vare er de saakaldte Salonfyrstikker i runde Papæsker a 150 Stikker, der pakkes i Kister a 200 Dusin

Consulatberetninger for 1873. Alexandria. Tunis. Tanger. Algier.

og sælges her til en Pris af ca. 86 frcs. pr. Kiste. Svenske Fyrstikker forekommer nok her, men i ringe Mængde. Nødvendigt vilde det maaske blive for vore Fabrikanter i Begyndelsen at gjøre nogle Opofrelser for at faa Indpas her.

Tunis.

Tunis har i det forløbne Aar ikke været besøgt af noget svensk Skib, men af 6 norske Skibe med en Drægtighed af 1,067 C.-L. Af disse Skibe ere 2 ankomne i Ballast og 4 have tilsammen losset 36,833 Planker til en Værdi af frcs. 73,460. Den samlede Fragt udgjorde frcs. 80,785.

1 af disse Skibe er afgaaet herfra i Ballast, 1 befinder sig for Øieblikket i Goletta, hvor det indtager en Ladning Korn og 4 have allerede afsluttet fordelagtige Returfragter, der tilsammen gaa op til frcs. 48,537 50 cts. De med disse Fartøier udførte Varer vare Korn, Bønner og hydraulisk presset Sparto.

Medens de forenede Rigers Fartøier før i Almindelighed gjorde Tilbagereisen i Ballast, have de i den sidste Tid opnaaet Returfragter. Saadanne ville sandsynligvis ogsaa være at erholde i 1874, da der er Udsigt til en stigende Dyrkning og Udførsel af Sparto, Kornvarer og tørrede Grøntsager.

Tanger.

Til Marokko ankom i 1873 4 norske Fartøier med en samlet Drægtighed af 622 C.-L. mod i 1872 4, dr. 664 C.-L. Alle Fartøier ankom som sædvanlig i Ballast og afgik til England med Ladning af Bønner og Mais, 3 fra Mazagan og 1 fra Larrache. Den herved optjente Bruttofragt udgjorde 36,680 frcs.

Algier.

Til Distriktet ankom i f. A. 33 norske Fartøier, dr. 6,311 C.-L. og 15 svenske, dr. 1,651½ N.-L. Af disse ankom 27 norske og 11 svenske med Trælaster fra Sverige, 1 med do. fra Norge og 2 med do. fra Finland. 1 kom med Stenkul fra England og 6 i Ballast for at indtage Ladning i Algier.

Værdien af den fra Sverige importerede Trælaster kan anslaaes til ca. 1,265,000 frcs. og den fra Norge til 15,000 frcs.

Priserne paa svensk Trælaster stege i det forløbne Aar saa højt som ingensinde før; for 3 × 9 Toms Planker, som i Begyndelsen af Aaret betaltes med 26 cts. pr. løbende Fod, fordre nu Exportørerne i Sverige 34 cts.

I en for Trælasterporten saa brillant Tid som den nuværende, da det snarere brister paa Trælaster end paa Markeder, hvor den kan afsættes, interesserer det maaske lidet vore Exportører at vide, at Algier vedblivende frembyder den samme Anledning til Afsætning af Trælaster som i det forløbne Aar, og at Behovet snarere synes at tiltage end at aftage. Behovet vil tiltage meget betydeligt, hvis Kolonisationen gjør de Fremskridt, som man har Grund til at vente. Vistnok have de høje Priser standset Foretagsomheden noget, og man har opsat paatænkte Byggefore-

tagender i Haab om billigere Priser, samt har begyndt at se sig om efter anden Trælaster end den svenske (fra Jurabjergene, Corsika, Triest o. s. v.), men alligevel ordinerer man stadig Trælaster fra Sverige, om end ikke i den Udstrækning som under sædvanlige Forholde.

I Tilfælde af, at de udmærkede gode Konjunkturer for den nordiske Trælaster skulde ophøre, og Priserne falde paa de Steder, som nu ved sine store Behov optage Lasten, saa vil Algier altid aarlig byde Afsætning for mellem 6 a 7,000 Standard — og undertiden mere.

Omendskjønt 3 × 9 Toms Planker er den mest efterspurgt Artikel, og omendskjønt Afsætningen af Bjælker er sunket ned til $\frac{1}{3}$ a $\frac{1}{4}$ mod tidligere, finder dog grove Bjælker af 30 eng. Kub.-Fods Medium Afsætning, og skaaren Last af andre Dimensioner end 3 × 9 Toms kan ogsaa afsættes, forudsat at den ikke indtager en for stor Del i en Skibning, 2½ × 7 Toms Batts samt 1 × 9 Toms Bord ere næst 3 × 9 Toms Planker de mest kurante Dimensioner.

Hvad Priserne angaar er det tilstrækkeligt at bemærke, at Trælasterhandlere i Algier sælge i Detail de svenske 3 × 9 Toms Planker til 1 frcs. 60 cts. pr. Metre = 53 cts. pr. løbende Fod. I Forhold til de høje Indkjøbspriser, hvortil kommer foruden Fragt og Assurance alle øvrige Omkostninger for Losning, Magazinerings m. m., er denne Pris særdeles lav.

Jeg benytter denne Anledning til at henlede Opmærksomheden paa den Udstrækning, de forenede Rigers Fragtfart fra Algier har faaet i de senere Aar især fra Oran. Af de 48 Fartøier som have besøgt Algiers Distrikt, ere 24 blevne befragtede derfra, nemlig:

18 norske dr.	4,662 C.-L.	med Fragt af frcs.	229,828
6 svenske -	825 N.-L.	—	90,137

24 Fartøier befragtede med en Fragt af frcs. 319,965

Dette tror jeg er den største Fragtfortjeneste, som de forenede Rigers Fartøier paa et Aar har havt fra Algier siden Krimkrigen, og den synes at skulle blive endnu større i Fremtiden.

Jernmalm, Alfa og Korn ere de hovedsageligste Udførselsartikler.

En nylig af Generalguvernören bevilget Tilladelse for et Kompagni til at bygge en Jernbane fra det Indre af Landet for at fremme en større Tilvirkning og Udskibning af Alfa, kommer, hvis den erholdes Sanktion af Regjeringen i Paris, til at bidrage til en høist betydelig forøget Export af denne Artikel. Jernbanen skal gaa fra Saïda til Arzew.

Det turde være paa sin Plads her at nævne nogle Ord om Algiers Havne, helst da det er mig bekjendt, at ved Befragtninger og Søforsikringer fordres der paa Grund af Ubekjendtskab til de virkelige Forholde høje Fragter og høje Præmier til Havne, hvor saadant ikke burde være Tilfælde.

Bonas Havn er blandt alle Havne i Algier en af de rummeligste og sikreste. De nu fuldendte Arbejder tillade Fartøier paa 1,500 Tons og derved at indløbe og ligge sikre.

Philippevilles Havn er nu saa langt fremskreden, at de Fartøier, som før laa og lossede paa Storass Rhed nu kunne indløbe og ligge der fuldkommen sikre. For Nærværende findes i Philippeville en liden Dampbaad til Ind- og Udbugsering.

Consulatberetninger for 1873. Algier. Capstaden.

Bougie har en af de sikreste Havne eller snarere en naturlig Havn. Alle Søfarende, som have været der, tage ikke i Betænkning at tage Fragt for Bougie. Ogsaa der ere Havnearbeider paabegyndte. Der er Oplag og Exportsted for en Del af Kabylien. De væsentligste Exportartikler ere Olie, Uld, Figen, Honning m. m.

Algiers Havn er formentlig tilstrækkelig kjendt. Den vil nu blive yderligere forbedret.

Vestenfor Algier findes ingen Havn forinden man kommer til Oran, thi Tenez og Cherchell kunne ikke betragtes som saadanne og Mostaganem har blot en aaben Rhed.

Arzew byder derimod en sikker og bekvem Rhed i en Bugt, beskyttet mod næsten alle Vinde og med god Ankergrund. Et ikke ubetydeligt Antal af de forenede Rigers Fartøier laste her Alfa for England.

Oran har nu en fuldstændig sikker Havn om end ikke ganske færdig, og det er længe siden at Fartøierne ophørte at gaa til Mers-el-Kebir, hvor de tidligere laa og lossede, uden at anløbe Oran direkte.

Alle de ovennævnte Havne bør ikke forøge Fragten eller Assurancepræmien for Fartøier, der distineres dertil, thi de ere gode og sikre. Grunden til den modsatte Mening, skriver sig fra et gammelt Vanrygte fra den Tid de blot vare aabne Rheder og lidet kjendte.

Uagtet den franske Regjering efter den sidste Krig har paalagt alle Fartøier en Kaiafgift af 50 cts. pr. Registerton, ere Omkostningerne for Fartøier, der losse eller laste i Algiers Havne billige. Nylig har Regjeringen nedsat Skibsklarerernes Honorar for udenlandske Fartøiers Expedition fra 52½ til 37½ cts. pr. Ton, eller det samme som for franske Fartøier. Et Fartøj paa 300 Tons betaler i Sundhedsafgift, Lodspenge, Kaiafgift m. m. samt Ballast (beregnet til 120 Tons) ikke fuldt 500 frcs. Derimod er Kvarantænebestemmelserne i Algier meget strenge. Hidkommende Skibsførere maa være forsynede med Sundhedspas, behørig paategnet af fransk Consul, hvis de ville undgaa Observationskvarantæne med paafølgende Omkostninger, hvilken ellers altid vil blive dem paalagt, selv om de ikke komme fra smittet Sted.

Et svensk og et norsk Dampskib har iaar besøgt Algier, for der at indtage Ladning. Det er at haabe, at de forenede Rigers Handelsflaader maatte forøge sine Dampskibes Antal, da de uden Tvivl vilde finde god Anledning til Fragtfortjeneste paa Middelhavet.

Capstaden.

I Løbet af 1873 ankom til Kolonien 10 norske Fartøier, dr. 1,314 C.-L., hvilket er 6 Fartøier og 1,005½ C.-L. mindre end i foregaaende Aar. Alle disse Fartøier ankom fra Udlandet.

Den norske Skonnert „Albatros“ har ogsaa i det forløbne Aar været beskæftiget med Kystfart inden Distriktet. Direkte fra Norge ankom intet norsk Fartøj, heller ikke er noget afgaaet direkte herfra til Norge.

Til Kolonien ankom i det Hele 1,385 Fartøier dr. 612,211 Tons, hvoraf 1,175 dr. 516,803 Tons vare engelske, og afgik

1,376 Fartøier dr. 593,362 Tons, hvoraf 1,177 dr. 529,735 Tons vare engelske.

Saa vel Antallet som Tontallet af Fartøier, som have besøgt Kolonien er som det fremgaar af det Foregaaende betydelig tiltaget, men desuagtet er Fragterne for Seilfartøier til Kolonien betydelig steget. Fragterne fra Kolonien har derimod ikke undergaaet nogen Forandring. For Uld er saaledes i Gjennemsnit betalt ¾ d pr. Å og for Kobbermalm 2 £ 10 sh. pr. Ton.

Kystfarten er blomstrende og synes stadig at forøges, Fragterne ere gode og lønnende.

Totalbeløbet af Koloniens Import udgjorde i f. A. 5,130,065 £ og Exporten 3,761,310 £, hvilket i Sammenligning med 1872 viser en Forøgelse i Importen af 714,237 £, men en Formindskelse i Exporten af 904,761 £. Importen af Trævarer forøgedes i det forløbne Aar fra 513,837 Kubikfod til 546,325 Kubikfod, hvoraf omtrent en Halvdel importeredes direkte fra de forenede Riger, den ene Fjerdepart i svenske og den anden i fremmede Fartøier. Størstedelen af den anden Halvpart skrev sig ogsaa fra de forenede Riger, men den importeredes over England, Resten var af amerikansk Oprindelse.

Prisen paa Planker, som allerede i Begyndelsen af Aaret var temmelig høi eller 6 til 7 d pr. løbende Fod, steg endnu mere og gik snart op til 8 a 8½ d pr. løbende Fod 3 × 9 (den her mest efterspurgte Dimension), hvilken Pris holdt sig Resten af Aaret. Efterspørgselen efter Trævarer var i hele det forløbne Aar meget livlig, og uagtet der i de senere Aar er bleven indført ualmindelig meget af denne Artikel, vedbliver Efterspørgselen at være lige livlig, thi alle hidtil ankomne Ladninger blive strax omsatte og forbrugte. De storartede Jernbaneanlæg, som nu drives med megen Iver, er den fornemste Aarsag hertil, og da Aar vil hengaa, forinden de blive færdige, har Trævareexporten fra de forenede Riger til denne Koloni en særdeles god Fremtid for sig.

Importen af Jern er i Aarets Løb næsten fordoblet, ogsaa paa Grund af de ovenfor nævnte Jernbaneanlæg, men denne Artikel importeret næsten udelukkende fra England; derover gaar ogsaa det ringe Kyantum norsk og svensk Jern, som forbruges her.

Tjæren steg i det forløbne Aar fra 2 £ til 2 £ 10 sh. pr. Tønde, og importeret der af denne Vare direkte fra de forenede Riger 300 Tønder.

De øvrige Importartikler fra de forenede Riger bestod af ikke ubetydelige Kvantiteter Agerbrugsredskaber, Komfurer og Fyrstikker, samt et lidet Parti Spader, Porcelæn o. s. v.

Hvad Koloniens Handel i Almindelighed angaar, saa er som det fremgaar af det Foregaaende, Importen igjen betydelig tiltaget, medens derimod Exporten er aftaget i samme Grad; dette har væsentlig sin Grund i den lave Pris paa Koloniens fornemste Udførselsartikel Uld, hvoraf der i 1873 exporteret til en Værdi af £ 2,710,481 eller over en halv Million mindre end i 1872.

Koloniens næstvigtigste Exportartikel er Kobbermalm. Her har ogsaa en Formindskelse fundet Sted, dog ikke i nogen betydelig Grad, da Forskjellen mellem det sidste og det næstforegaaende Aars Export kun bestaar i en Værdi af £ 16,237.

Exporten af Diamanter var, forsaavidt man kan se af de officielle Opgaver, i det forløbne Aar meget ubetydelig, idet der kun blev udført for £ 25,285, men som i en tidligere Aarsberet-

Consulatberetninger for 1873. Capstaden. Kvebek.

ning bemærket, expederes ikke noget betydeligt Kvantum af denne Artikel gennem Toldvæsenet, men hjemsendes enten med Privatpersoner eller gennem Posten.

De øvrige Exportartikler bestod af Huder og Skind, Struds-fjedre, tørret Fisk, Hvede og Byg, Vin, Elfenben etc.

Opdagelsen af en som det synes meget rig Guldmark ved Lydenburg i Republiken Transvaal har foraarsaget stort Røre, og et stort Antal Mennesker drager afsted til dette nye Eldorado. Oplysningerne om dette Gulddistrikt ere endnu meget modsigende, men det er udenfor al Tvivl, at Guld er fundet der i meget store Kvantiteter. Alligevel er det nu en stor Resiko for Personer med smaa Midler at begive sig derhen, thi Arbeidet er haardt, det er vanskeligt og kostbart at faa Arbeidere, og Livsfornödenhederne ere idetmindste endnu enormt dyre.

Ved Diamantleierne ere Forholdene for nærværende paa langt nær, som man kunde ønske. Det uhyre Fald i Prisen paa Diamanter paa de europæiske Markeder, hovedsagelig foraarsaget ved disse Diamantleiers usædvanlige Riggdom, har afstedkommet stor Forskrækkelse og Uro blandt Diamantgraverne, og Udsigterne dersteds ere i det Hele ikke særdeles gunstige.

Kvebek.

Den Forøgelse i den norske Skibsfart paa Kanada, som man sporede den foregaaende Sæson, har vedvaret, om end i mindre Grad; til Distriktet er ankommet 437 Skibe, dr. 117,525 C.-L. (hvoraf til Hovedstationen 185 paa 56,906½ C.-L., og til Viceconsulaterne 272 paa 60,618½ C.-L.); det foregaaende Aar ankom 382 Skibe af 100,621½ C.-L. Drægtighed, hvoraf til Hovedstationen 185, dr. 54,907½ C.-L. Forøgelsen i Drægtighed bliver saaledes for hele Distriktets Vedkommende 17 pCt.

Den svenske Fart har derimod i samme Tidsrum vist sig saagodtsom stationær. 17 Skibe ere ankomne, dr. 2,955 N.-L., imod 19, dr. 2,630 N.-L. den foregaaende Sæson.

Nogen direkte Handelsomsætning mellem Norge og Kanada har ei fundet Sted. Den af ankomne Fartøier optjente Bruttofragt udgjør £ 18,890, hvoraf falder paa Hovedstationen fra Norge £ 3,428, fra Udlandet £ 15,462; den stipulerede Bruttofragt for afgaaende Skibe opgaar til £ 527,684, hvoraf £ 260,071 falder paa Hovedstationen, og £ 267,613 paa Viceconsulaterne; det samlede Fragtbetrag for Ind- og Udgaaende udgjør saaledes den enorme Sum af £ 546,574 eller i norske Penge Spd. 2,459,583.

Hovedstationen. Handelsomsætningen hersteds har i det Hele taget været livlig. Herværende Handelshuse befinde sig paa en solid Basis, og de eneste mærkbare Følger af den forfærdelige Pengekrise, der hjemsogte Nabostaterne, vare en lav Vexelkurs, hvorpaa der dog i enkelte Tilfælde fulgte Tab.

Antallet af til dette Sted ankomne Skibe opgaa til 905, dr. 630,391 Registertons, eller en Formindskelse af 99 Fartøier, sammenlignet med den foregaaende Sæson, da 1,004 Seilfartøier paa 712,484 Tons besøgte Stedet. Nedenstaaende Oversigt udviser Skibsantallet ifølge Nationaliteten:

Britiske	682	Skibe, dr.	497,296	Registertons.
Norske	185	—	113,813	—
Danske	6	—	5,562	—
Tydske	10	—	4,840	—
Italienske	8	—	4,318	—
Svenske	2	—	1,619	—
Portugisiske	8	—	1,418	—
Franske	3	—	1,301	—
Amerikanske	1	—	224	—

Foruden de ovennævnte Seilfartøier har Stedet desuden været besøgt af 153 Dampskibe, dr. 196,903 Registertons, hvoraf den overveiende Del bestaa af Postbaade, og andre der underholde regelmæssig Fart paa Liverpool, London og Glasgow. Antallet af ankomne Kystfartøier har samtidig opgaaet til 309, dr. 61,363 Tons.

Den norske Indvandring over dette Sted, er fremdeles i synlig Aftagende, og dette gjælder saavel direkte ankommende, som de der arrivere med Dampskibe via Liverpool. Med Seilskibe direkte fra Norge ere ankomne 2,004 Individer, og med Dampskibe 1,075, tilsammen altsaa 3,079, eller sammenlignet med det foregaaende Aar, da det samlede Antal opgik til 4,940 Individer, en Formindskelse af 1,861 eller næsten 66 pCt. Ifølge statistiske Opgaver ere siden 1830 eller i et Tidsrum af 43 Aar, fra det europæiske Kontinent 189,130 Sjæle blevne landsatte hersteds; af disse har vistnok den overveiende Del, især de i de senere Aar ankomne været norske.

De norske Steder hvorfra Emigranter ere udvandrede ere:

fra Christiania med 4 Skibe, 1,043 Individer

- Stavanger	- 2	- 481	—
- Bergen	- 1	- 301	—
- Skien	- 1	- 179	—

Tilsammen 2,004 Individer.

De til Consulatet opgivne Dødsfald underveis udgjør 8 eller 0,40 pCt.; Sundhedstilstanden har saaledes været meget god. Naar undtages de Stakler, der bleve landsatte i Moisie, har der ikke hersket nogen Nød blandt de ankomne Emigranter, ligesom ei heller nogen Klage er indgivet til Consulatet over slet Behandling underveis.

Den samlede Indvandring over dette Sted udgjør:

fra Storbritanien og Irland	33,795	Individer,
hvoraf 1,075 Norske og 1,215 Svenske.		
- Norge, direkte	2,004	—

Tilsammen altsaa 35,799 Individer, imod et næsten lignende Antal den foregaaende Sæson, eller 35,500 Sjæle.

Trælastfragterne under Sæsonens Løb have været udmærkede, og naaede noget før Navigationens Standsning en i en længere Aarrække ukjendt Høide.

I Mai Maaned noteredes de første Rater i 40 sh. pr. Load for Tømmer, og 95 a 100 sh. pr. St. Petersburg Standard tørre Planker til Liverpool, samt 95 sh. pr. Standard Planker til London, og 33½ a 34 sh. pr. Load Tømmer til Clyde Floden. Enkelte Afslutninger fandt Sted til disse Tal, men den overveiende Del af de ankomne Fartøier, der dennegang lod vente længe paa sig, vare bundne ved allerede forhen afsluttede Certepartier.

Consulatberetninger for 1873. Kvebek.

Tendensen viste sig snart at være i Stigende, og medio Juni Maaned effektueredes Befragtning til London a 100 sh. pr. Standard, hvilken Rate tildels kunde erholdes i Glasgow og irske Plankesteder, imedens Fragter fra Thue Rivers, et Ladested beliggende en 90 engelske Mile ovenfor, noteredes med en Avance af 5 sh. pr. Standard. I Begyndelsen af den efterfølgende Maaned vare Raterne avancerede til 102 a 105 sh. pr. Standard for Planker, og 41 sh. a 42 sh. 6 d pr. Load Bjælker til London, og lignende Fragt til Liverpool, med tildels livlig Efterspørgsel, og i Slutningen af Maaneden vare Raterne stegne 45 a 46 sh. for Tømmer og 115 sh. pr. Standard, dog grundet paa Skibsmangel blev dog lidet udrettet i denne Branche. I denne Maaned afsluttede et norsk Fartøi at laste hersteds for Buenos Ayres a Doll. 36 pr. 1,000 superficielle Fod, og 5 pCt. Tillæg, eller henved £ 11 pr. St. Petersburg Standard. Under August Maaned, omendskjøndt der ikke kunde siges at herske nogen videre Livlighed i Markedet, undergik Fragterne en videre Avance, og noteredes 117 sh. 6 pr. Standard til London og Glasgow, samt i 45 sh. pr. Load for Tømmer, og 115 sh. pr. Standard til Liverpool, med 3 sh. 6 d a 5 sh. Standard Tillæg til Udhavne. I den første Halvdel af September Maaned naaedes det høje Tal 120 sh. pr. Standard Planker, og 46 a 48 sh. pr. Load Tømmer til London, samt 45 sh. for Tømmer til Liverpool. En successiv Falden indtraf derpaa, og ved Midten af den efterfølgende Maaned vare Raterne nede i 112 sh. 6 d a 115 sh. pr. Standard, hvorefter en Reaktion fandt Sted, med livlig Efterspørgsel efter ledig Tonage, og Raterne gik i Slutningen af Oktober og Begyndelsen af November op til 125 sh. pr. St. Petersburg Standard for Planker, og 50 sh. for Bjælker til London, og en lignende Rate for tørre Planker til Glasgow, der saaledes bliver Sæsonens Maximumrate. Vinterens pludselige Indtræffen, efter en forfærdelig Snestorm af 18de November, satte imidlertid en Stopper for al videre Befragtning. Fra den Dato kan Vinterens Begyndelse regnes, der i Sammenligning med de sidste 20 Aar, er fra 2 til 3 Uger tidligere end sædvanlig. Mange Fartøier, der samtidig befandt sig i Floden, lede Havari, og de Skibe, der laa seilfærdige hersteds, deriblandt „Harald Haarfager“ af Stavanger, bleve nødsagede til at gaa i Vinteroplag.

Den samlede Trælastexport udgjør:

Af Tømmer (mestendels Whitepine)	16,701,520	Kubikfod
- Planker, Gran . . .	1,567,049	
- Furu . . .	4,650,538	
	6,217,587	Kvebek Stand.
- Egestav, Pipe & West-Indiana . . .	4,276	Mille
- Lathwood	1,008	Cords,
samt til Laplatastederne,	36,080,000	superficielle Fod, Bord og Planker.

Den samlede Beholdning, usædvanlig stor ved de forskjellige Tomter i og omkring Stedet, kan ved Aarets Udløb anslaaes til:

Af Tømmer	21,771,554	Kubikfod
- Planker	2,629,114	Kvebek Standard
- Egestav	7,963	Mille
- Lathwood	412	Cords;

Trælastpriserne, især for de ædlere Sorter, der nu komme langvejs fra, holde sig fremdeles høje. For White-pine forlanges fra 16 c. til 33 c. pr. Fod efter Dimensioner. Red-pine fra 25 c.

til 35 c. pr. Fod. Alm sælges fra 35 c. til 43 c. pr. Fod. Eg betinger fra 45 c. til 53 c. pr. Fod, og ere større Dimensioner vanskelige at erholde. Hockmotoc sælges fra 20 c. til 30 c. pr. Fod. Furuplanker noteres højt, 100 a 108 Doll. pr. Kvebek Standard Hundrede ($\frac{1}{3}$ større end 1 St. Petersburg Standard), imedens Gran staar i 35 a 45 Doll. pr. lignende Standard. Stor Egestav (Pipe) noteres til 300 Doll. pr. Mille, og liden (West-Indiana) til 8 Doll. pr. Mille.

Kul. Stedet er i Løbet af Sommeren bleven tilført 113,710 Tons, eller 47,000 Tons mindre end den foregaaende Sæson. Den høieste obtinerede Pris fra Skibsborde var $10\frac{1}{2}$ Doll. pr. Cholden, o: $1\frac{1}{2}$ engelsk Ton. Noteringen ved Skibsfartens Standsning stod i $7\frac{3}{4}$ a 8 Doll. Da Priserne i England hele Tiden have holdt sig høje, kan ikke disse Tal repræsentere nogen videre Fortjeneste.

Salt. Importen opgaar til 22,229 Tons = 222,295 Sække. Prisen har været meget variabel, fra 54 c. pr. Sæk, til 1 Doll. 10 c., der senhøstes blev betalt for en Ladning, som et norsk Fartøi medbragte for egen Regning, og som afgav ganske god Fortjeneste. Fra Pakhus sælges nu Varer i Smaapartier fra $1\frac{1}{2}$ til 2 Doll. pr. Sæk, men de første Vaartilførsler maa uvilkaarlig bringe Prisen ned.

Fisk. Da Opgaver mangle over det hidførte Kvantum, kan kun de obtinerede Priser noteres. Kvaliteten er paa Grund af en omhyggeligere Tilberedelsesmaade befungen at være bedre end sædvanlig, og Priserne have saaledes ogsaa været noget høiere. Det tilførte Kvantum ansees tilstrækkelig for Vinterbehovet.

Dry Codfish (Klipfisk) realiseres fra 4 til $4\frac{1}{2}$ Doll. pr. Ctr. (112 $\mathcal{E}$ engelsk). Green Codfish (saltet Torsk) 3 Doll. 80 c. a 4 Doll. 30 c. pr. Tønne. Lax, fersk, 12 c. pr. $\mathcal{E}$; saltet i Tønder, $4\frac{1}{2}$ a $5\frac{1}{2}$ Doll. Codoil (Torsketran) har staaet i lav Pris; den solgtes senhøstes fra Skibsborde til 56 c. pr. Gallon. Sealoil (Sæltran) har været lidet søgt, og noteres i 55 c. 65 c. pr. Gallon. Skibsbyggeriet befinder sig fremdeles paa svage Fødder, og de Forhaabninger, man nærede forrige Vinter, at denne for Stedet engang saa vigtige Næringsgren, paa Grund af Jernets Stigen, nu igjen vilde komme sig, ere ei gaaede i Opfyldelse. 11 Skibe, dr. 11,900 Tons, ere for Tiden under Bygning, imod 8, dr. 8,600 Tons den foregaaende Vinter.

Viceconsulaterne. Montreal. Stedet har været besøgt af 650 Skibe paa 405,781 Tons, deraf 21 norske. Kornfragterne have under hele Sæsonen været noteret høje. Raterne aabnedes i Mai Maaned med 7 sh. 6 d. pr. Quarter af 480 $\mathcal{E}$, Hvede til Cork for Ordres. Disse undergik en gradevis Stigning, indtil Maximum naaedes i medio September Maaned med Notering 10 sh. 6 d. a 11 sh. pr. Quarter for passende Fartøier. En Nedgang fandt derefter Sted, og stode Raterne senhøstes i 7 sh. 6 d a 8 sh. pr. Quarter, hvormed Befragtningssæsonen afsluttedes. Trælastfragterne til Laplatastederne vare samtidig meget gode, fra Doll. 24 pr. 1,000 superficielle Fod til Doll. 29 med 5 pCt. Tillæg (1 St. Petersburg Standard = 1,960 superficielle Fod).

Den samlede Export udgjorde

af Hvede	8,075,260	Bushels
- Mais	3,520,568	—
- Erter	824,000	—
- Andre Kornsorter	331,000	—

Consulatberetninger for 1873. Kvebek.

af Mel - 856,125 Tønder
 - Flesk 20,000 —
 - Smør 158,000 Fjerdinger.

Den antagelige Beholdning ved Aarets Udløb kan anslaaes til
 af Hvede 779,841 Bushels
 - Mais 240,798 —
 - Erter 3,929 —
 - Andre Kornvarer 40,152 —
 - Mel 90,550 Tønder.

Ved Udmudring er Skibsløbet mellem Kvebek og Montreal bleven saa forbedret, at Fartøier paa indtil 19 Fods Dybgaaende med Sikkerhed kan passere.

Saguenay. Trætilvirkningen drives i Vinter kun i mindre Maalestok, og omtrentlig $\frac{1}{3}$ af det sædvanlige Kvantum vil findes færdig til Vaarafslibning.

I Escommaine, et lidet Ladested paa den nordre Side af St. Laurenceloden, Rimonski og Trois Pistoles paa sammes søndre Side, findes tilstrækkelig Last til Vaarudskibning, som rimeligvis vil blive noget indskrænket. Beholdningen ansættes til ca. 1,800 St. Petersburg Standard.

Gaspé. Ved dette Sted er i de senere Aar bleven oprettet Sagbrug, saa at foruden Fiskeprodukter, nu ogsaa endel Trælast udføres derfra. Pladsen har i Sommer været besøgt af 54, til dels mindre, Fartøier paa 9,163 Tons. Torskefiskeriet har kun afgivet et middelmådigt Udbytte, omtrent 25,000 Centner mindre end det foregaaende Aar, eller i det Hele en samlet Fangst af 158,000 Centner; af dette Kvantum, samt af hvad der var tilovers fra forrige Aar, er udskibet, fornemmelig til Syd-Amerika, 76,730 Centner, til en Værdi af Doll. 314,133. Af Hvaltran bragtes i Markedet kuns 340 Tønder. Makrel- saavelsom Laxefiskeriet var upaaklageligt, men kan neppe endnu ansees som nogen Exportartikel. Fiskeudbyttet fra Magdalen-Øerne i St. Laurencelodden har været godt, og under Løbet af Sommeren er derfra udført: 15,534 Centner Klipfisk, 458 Tønder prima saltet Torsk, 2,416 Tønder Sild, 5,450 Tønder Makrel, 5,920 Gallons Torsketræn, 18,669 Gallons Sæltran, samt 5,415 Sælkind, alt til en kalkuleret Værdi af Doll. 120,000.

Miramichi, Ny-Brunswick. Saavel dette Sted, som andre i nævnte Provinds, have været besøgte af et større Antal norske Fartøier end nogensinde forhen, og har haft en meget livlig Omsætning, der tildels har givet gode Resultater. En forholdsvist stor Vinterbeholdning, ca. 14,000 Standard, noteredes ved Aarets Udløb, og Skovvirket foregaar i ikke liden Udstrækning.

Fra Bathurst og Buctouche, mindre Ladesteder, er næsten alt, hvad der kunde tjene til Udførsel, bleven udskibet. Større Tilberedelser foregaa i Skovene og Stederne, saa at der vistnok til Sommeren vil blive Beskjæftigelse til flere Fartøier.

Richibucto. Udbedring af Barren udenfor Havnen, hvormed der skal fortsættes næste Sommer, har haft til Følge, at Stedet afvigte Sæson har været besøgt af 24 norske Fartøier, eller 3 Gange saamange som de nærmest foregaaende Aar. Udskibningen har saaledes været betydelig, og kan man nære Haab om, at Omsætningen til Sommeren vil blive endnu større. Den overvintrede Beholdning af Planker og Børd kan tilnærmelsesvis anslaaes til 2,500 Standard.

Dalhousie er det eneste Sted, der ikke udviser nogen forøget

Skibsfart. Man vil antagelig til Vaaren have færdig til Udskibning 4,000 St. Petersburg Standard Planker og 2,500 Load Tømmer.

Shediac. Man formoder en større Udskibning næste Sæson, og Søgningen, der iaar har været ret anseelig, kan saaledes ventet forøget. Den samlede Export opgaar til henvend 3,500 Standard.

St. John. 37 norske Fartøier have besøgt Stedet. I Lighed med Kvebek og andre kanadiske Steder, har Fragterne dersteds ogsaa været meget høje, varierende fra 5 til 6 £ pr. St. Petersburg Standard Planker. En stor Del af Befragtningerne ere dog foregaaede i England. Beholdningen anslaaes til 30,000 Standard med de sædvanlige Tilførsler under Vintertiden.

Halifax, Ny Skotland, har ogsaa været besøgt af et større Antal norske Fartøier, nemlig 21. I afvigte Sæson er en ny Exportbranche opstaaet, nemlig Trælast, og som antagelig aarligsaars vil tiltage. Stedet har forresten en ypperlig Havn og en særdeles bekvem Beliggenhed. Bugwash fremviser ogsaa en forøget Skibsfart. Trælastudskibningen opgaar til 800,000 Standard. Prospekterne for næste Sæson lyde nogenlunde gode, men den overvintrede Beholdning er liden, ca. 750 Standard.

Yarmouth har været besøgt af et norsk Fartøi med Ladning, der afgik derfra igjen i Ballast.

Pieton har en betydelig Kulexport, saavel til europæiske som kanadiske Steder. Det har en fordelagtig Beliggenhed, og Skibe bestemte til Kvebek kunne godt anløbe samme, og uden videre Tidspilde indtage Kul som Ladning, men ere nu hindrede deri ved de kanadiske Kystfartlove. Stedet har været besøgt af 605 Skibe dr. 156,635 Tons, hvoraf 119, dr. 83,986 Tons vare Dampskibe. De importerede Varers Værdi opgaar til 1,704,784 Doll., og Værdien af Exporten til 559,505 Doll., tilsammen ca. $2\frac{1}{4}$ Million Doll. Stedets faste Udgifter ere moderate, nemlig Lodspenge fra 6 til 12 Doll., efter Drægtighed. Hayneafgift $1\frac{1}{2}$ c. pr. Ton. Hospitalsgebyr 2 c. pr. Ton (der kun erlægges 2 Gange under et og samme Aar). Dampslæbning i Havn fra og til de forskellige Kulyærfter 5 c. pr. Ton.

St. Johns, Newfoundland. Viceconsulen skriver:

„Fiskerierne har i det Hele taget i denne Sæson været meget produktive, og det antagelige Kvantum Fisk paa hele Øen for Nærværende kan ansættes til 600,000 Kvintaler. Udsigterne ere saa lovende, at fra næste Aar flere Baade og Mandskaber end nogensinde før ville blive anvendte i Fiskerierne.“

De obtainerede Priser have været ganske antagelige:

Torsk, Large Merchantable	22 sh.	a 22 sh. 6 d pr. Centner.
Medium	— 31 sh. 6 d a 32 sh.	- —
Small	— 21 sh.	- —
Madeira	— 19 sh.	- —
West India	— 16 sh.	- —

Lax No. 1, 2, 3, fra 55 sh. til 75 sh. pr. Centner.

(5 sh. Newfoundland Cz. = 1 Doll. Guld).

Tran pr. Ton, £ 35 (Doll. 140).

Matrosers Rømning. Omend dette Uvæsen fremdeles vedvarer, er det dog noget tilfredsstillende at kunne meddele, at det er i Aftagende. Den ifjor Vaar forøgede Politistyrke har saaledes vist sig gavnlige. Om nu vore Søfolk rigtig kunde lære at kjende, hvilke skadelige og fordærlige Følger en saadan Rømning vil paaføre saavel dem som Rederierne, og videre indse, at Lokkemidlet, som almindelig benyttes, en større Afsløining,

Consulatberetninger for 1873. Kvebek. Washington.

ved paafølgende Forhyring udelukkende gaar i andres Lommer, vilde de vistnok længe betænke sig inden de kaste sig i Hænderne paa Crimps. For hele Distriktets Vedkommende har ifølge Opgave 331 Desertioner fundet Sted; deraf komme 161 paa Hovedstationen og 170 paa Viceconsulaterne. Da Distriktet har været besøgt af 457 norske Skibe, falder saaledes ikke fuldt $\frac{1}{4}$ Mand (0,72 pCt.) pr. Skib, eller meget gunstigere end den foregaaende Sæson, da der kom 340 Desertører paa 382 Ankomster, eller henved 1 Mand (0,90 pCt.) pr. Fartøj. Her maa ogsaa bemærkes, at af Hovedstationens 161 Desertører ere 80 blevne paamønstrede i Udlandet — Opgave fra Viceconsulaterne mangle —, og antages, at en større Del, især de i England forhyrede, allerede forhen vare Rømlinge, og som saadanne, ialfald mange af dem, rimeligvis vilde have rømt, hvorhen de end vare komne, bliver Forholdet endnu gunstigere.

Af totale Forlis, foruden mindre Ulykkes- og Havaritilfælde, ere 6 indtrufne blandt norske Fartøier; af disse forvoldtes 3 ved de svære Storme, der i Slutningen af August Maaned herjede Kysterne af Ny-Brunswick og Ny-Skotland. Intet Menneskeliv gik tabt.

I det kanadiske Fyrvesen har der hersket stor Virksomhed. Mange nye Fyre ere blevne oprettede eller ere under Opførelse, og paa flere ere de gamle Lysapparater ombyttede med nye og tidsmæssige Opfindelser. Fyrskibe ere blevne placerede ved Manixengen Rev og Red Island, og paa Cape Race er opført en kraftig Damppebe.

Sundhedstilstanden i Distriktet er og har været upaaklagelig.

At nogen videre Handelsomsætning mellem de forenede Riger og Canada nogensinde vil opstaa, er vel, grundet paa de i mange Henseender ensartede Produkter fra begge Lande, neppe tænkeligt, ialfald ikke i nogen større Maalestok, i den nære Fremtid. Enkelte af de forenede Rigers Frembringelser burde dog vel kunne skaffes Indpas her, hvis de ved sin Prisbillighed kunne egne sig dertil, til Ex. Øl, der dog ikke maatte staa i højere Pris end 4 sh. pr. Dusin Flasker. Jern muligens 1 a 2 Ladninger. Glas, som muligen vilde komme til at konkurrere med belgisk, inkl. Flasker, af her brugelige Façon. Billige Fyrstikker vilde ogsaa kunne afsættes med Fordel. Af Exportartikler herfra bør fornemmelig henregnes Bygningstømmer og større Bjælkedimensioner, muligens ogsaa endel Korn- og Fødevarer; disse sidste vilde dog antagelig kunne erholdes ligesaa billig i Newyork for Udførsel, der derhos har den Fordel at staa i direkte Dampforbinding med Norge.

Udsigterne for næste Sæson maa siges at være meget gode. Hvorledes vort Fragtmarked vil stille sig til Vaaren, kan man neppe nu saa tidlig have nogen sikker Formening om; det vil hovedsagelig bero paa de Kontraktpriser, som under Vinter-tiden erholdes for Trælast i England.

Da imidlertid saavel Tømmer- som Plankebeholdningen ved Aarets Udløb er betydelig større end sædvanlig, og da Produktion af Last i Skovene foregaar paa vanlig Maade, behøver man neppe at befrygte, at Raterne ved Skibsfartens Aabning ville noteres under 100 sh. pr. St. Petersburg Standard Planker.

Washington.

I. Skibsfarten.

Ifølge officielle Opgaver besøgte de forenede Staters Havne i Aarene				
1869.	1870	1871.	1872.	1873.
af fremmede Skibe				
18,804	19,513	19,406	18,657	31,647
paa Tons				
5,350,000	5,700,000	6,266,000	7,094,000	11,696,000.

Den norske Skibsfart paa de forenede Stater har været i stærk Tilvæxt under sidstafvigte Aar.

Ifølge de fra Consulaterne i Newyork og San Francisco samt de under Generalconsulatet lydende Viceconsulater indkomne Opgaver ankom i

1873 til de forenede Stater	996 norske Fart.	dr. 208,458½ C.-L.
1872	—	656 — 137,395 -
1871	—	459 — 92,299 -
1870	—	252 — 49,384 -
1869	—	235 — 45,579½ -

Hvad specielt angaar den norske Skibsfart paa de til Washingtons Distrikt hørende Havne, har Tilvæksten ogsaa under afvigte Aar været særdeles betydelig.

Saaledes ankom i

1873 til Washingtons Distr.	491 norske Fart.	dr. 99,960 C.-L.
1872	—	334 — 70,863 -
1871	—	200 — 42,756 -
1870	—	139 — 28,795 -
1869	—	120 — 26,287 -

Under sidstafvigte Aar ankom

til Newyork Distrikt	500 norske Fartøier	dr. 107,417 C.-L.
- Philadelphia	101	— 21,510½ -
- Baltimore	79	— 16,098½ -
- Pensacola	79	— 27,234 -
- New-Orleans	76	— 18,066 -
- Washington	41	— 5,273 -
- Boston	32	— 2,747 -
- Darien	23	— 5,742½ -
- Galveston	21	— 3,413 -
- Savannah	12	— 2,546 -
- Charleston	13	— 2,056 -
- Norfolk	9	— 1,269½ -
- Richmond	8	— 1,025 -
- San Francisco Distr.	5	— 1,081½ -

Fragterne have i Løbet af 1873 været gode, og Udsigterne ere ogsaa for indeværende Aar meget lovende, især for Havnene i Syden.

Viceconsulen i Boston skriver i sin Aarsberetning med Hensyn til Desertionen af Søfolk:

„Uagtet der i afvigte Aar ankom til Boston langt flere svenske og norske Skibe end i de foregaaende Aar, er dog ikke Antallet af Desertører i væsentlig Grad forøget. I mange Tilfælde har det lykket Skipperne efter nogen Søgning igjen at paagribe Desertørerne. Disse ere altid blevne arresterede og først bragte ombord igjen, naar Skibene vare seilklare, og det er at

Consulatberetninger for 1873. Washington. Newyork.

haabe, at denne Fremgangsmaade vil bidrage til at afholde vore Sømænd fra at forlade deres Skibe, hvor de i Almindelighed behandles vel, og hvor der sørges for dem paa en ganske anden Maade end ombord paa amerikanske Skibe, hvor de ere ubekjendte med Sproget og udsatte for enhver Slags haard Behandling.“

II. Handelen.

a) Indførsel:

Værdien af den samlede Indførsel til de forenede Stater udgjorde, ifølge officielle Opgaver, i Fiskalaarene:

1869.	1870.	1871.	1872.	1873.
437,000,000	462,000,000	541,000,000	640,000,000	664,000,000 Doll.
hvoraf fra Sverige og Norge i samme Aar				
1,103,000	1,180,700	1,839,000	1,770,000	2,598,000 Doll.

Det sidstangførte Beløb er kun ubetydeligt højere end Værdien af det fra Sverige i samme Aar indførte Jern.

Fra Norge vides ingen Indførsel af denne Artikel at have fundet Sted under sidstangførte Aar.

b) Udførsel:

Værdien af de forenede Staters samlede Udførsel udgjorde i

1869.	1870.	1871.	1872.	1873.
413,000,000	499,000,000	562,000,000	549,000,000	649,000,000 Doll.
heraf til Sverige og Norge				
167,000	106,000	1,318,000	742,000	2,542,000 Doll.

Fra Newyork afskibedes i 1873 direkte til Norge 5 Ladninger Petroleum til en Værdi af Gulddoll. 125,000. Guldagioen har i 1873 varieret mellem 8 og 19.

I Löbet af sidstangførte September indtraf i Newyork en større Pengekrise, der begyndte med flere betydelige Bankierhuses uventede Standsning. Krisen udbredte sig snart til saagodtsom alle Stater i Unionen; talrige Banker indstillede sine Betalinger, og saagodtsom al kommerciel Omsætning ophørte i nogen Tid.

Endskjønt de nærmeste Følger af Krisen ere overstaaede, udøver dog den almindelig udbredte Misnöie endnu i nogen Grad sin lammende Indflydelse paa al Handels- og Fabrikførelse.

III. Emigrationen.

I det fiskale Aar 1873 ankom til de forenede Stater 459,803 Emigranter, hvoraf fra Norge 16,247 mod 11,421 i 1872.

Fra Sverige ankom i 1873	14,303	Emigranter,
- Storbritanien	166,843	—
- Tydskland	149,671	—
- Danmark	4,931	—

Med de til den norsk-amerikanske Linie hørende Dampskibe ankom i 1873 tilsammen 4,189 Emigranter til Newyork.

Newyork.

I. Skibsfarten.

Af norske Fartøier ankom i 1873 500 dr. 107,417 C.-L. mod 320 dr. 66,112 C.-L. i 1872, og afgik 492 dr. 105,339 C.-L. mod 329 dr. 67,336 C.-L. i f. A. Den norske Skibsfart paa Distriktet udviser saaledes en Forøgelse i sidste Aar for ankomne Fartøiers Vedkommende af: 180 dr. 41,305 C.-L. og for afgaaede: 163 dr. 38,373 C.-L.

Antallet af overliggende Skibe var i 1873 20 dr. 4,287 C.-L. mod 29 dr. 5,669 C.-L. i 1872. I forløbne Aar indkjøbtes 2 Fartøier dr. tils. 360 C.-L. mod 1 dr. 115 i f. A.

I sidste Aar ankom direkte fra Norge med Ladning 16 Skibe, dr. 8,994 C.-L., hvoraf 15 Dampskibe, hvis Ladning imidlertid var indtaget i England, og 1 Seilskib, der indehavde høist ubetydelig Stykgods, samt i Ballast 21 Skibe dr. 4,802 C.-L. Fra udenrigske Havne ankom med Ladning 223 Skibe dr. 43,114 C.-L. og i Ballast 240 Skibe, dr. 50,507 C.-L.

Fra Newyork afgik 5 Skibe dr. 1,022 C.-L. direkte til Norge med Ladning og til udenrigske Havne med Do. 478 Skibe dr. 102,049 C.-L. samt i Ballast 9 Skibe dr. 2,278 C.-L.

Af svenske Skibe ankom 1 direkte fra Sverige med Ladning dr. 146 N.-L. og fra udenrigske Steder med Ladning 39 dr. 4,177 N.-L., samt i Ballast 11 Skibe dr. 1,463 N.-L., hvilket tilsammen udviser en Forøgelse mod 1872 af 15 Skibe dr. 959½ N.-L.

Fra Newyork afgik 5 Skibe dr. 454½ N.-L. direkte til Sverige med Ladning og til udenrigske Steder med Do. 43 Skibe dr. 5,203½ N.-L. samt i Ballast 1 Skib dr. 87 N.-L., hvilket i Forhold til 1872 viser en Forøgelse af 11 Skibe dr. 861 N.-L.

Det bemærkes, at de oven angivne forskellige Antal af Fartøier ofte indeholder det samme Fartøi flere Gange, idet det nemlig anføres med nyt Nummer for hver Gang det ankommer eller afgaar.

Følgende Tabel udviser Antallet af de forskellige Nationers Skibe, der i 1873 besøgte Newyorks Havn:

De forenede Stater	2,275	Skibe
Storbritanien	2,203	—
Norge	522	—
Det tydske Rige	487	—
Italien	421	—
Østerrige	163	—
Sverige	53	—
Danmark	30	—
Holland	38	—
Spanien	39	—
Rusland	27	—
Portugal	17	—
Belgien	9	—
Argentina	9	—

I det Hele besøgte Newyorks Havn af 6,315 Fartøier mod 5,554 i 1872.

II. Fragtforholdene.

Af Foranstaaende vil sees, at Antallet af de hertil ankomne svenske og norske Fartøier i det forløbne Aar har været større end nogensinde før, hvilket først og fremst er begrundet i de gode Konjunkturer i Almindelighed foruden, som jeg tror, deri, at de før i Sortehavsfarten employerede norske og svenske Fartøier nu ikke længere finde fordelagtig Beskæftigelse der. Grunden til de usædvanlige høje Fragter maa nærmest søges i den særdeles store Udførsel af Kornvarer og Petroleum, og vare Gjennemsnitsfrakterne til Europa ca. 25 pCt. højere end det foregaaende Aar. Ogsaa fra sydlige Havne vare Fragterne for Bomuld, Tobak og Harpix højere end sædvanlig.

Af Petroleum alene udførtes herfra 3,640,000 Tønder og fra

Consulatberetninger for 1873. Newyork.

Philadelphia 2,140,000 Tønder. Antager man, at hvert Skib i Gjennemsnit medtager 3,000 Tønder, anvendtes for Transport af denne Artikel ca. 1,600 Skibe. Mange Fartøier kom herover i Ballast, da der tildels ikke var tilstrækkelig Ladning fra Europa, og Fragterne derfra forøvrigt vare saa daarlige, at det ikke kunne lønne sig at opholde Fartøierne derfor, men desuagtet lader det til, at Rederne hjemme har havt ret god Fortjeneste ved at holde sine Skibe gaaende paa Newyork. Fragterne for Tømmer fra Florida vare ogsaa gode og har adskillige norske og svenske Fartøier deltaget i denne Fart saavel til Europa som til La Plata.

Fragterne for Kornvarer til Cork for Ordre vare i Mai Maaned 7 sh. 6 d pr. Quarter, steg udover Sommeren til 10 sh., men faldt ned igjen i Paniken i September og Oktober til 9 sh., og da Kanalerne frøs til, hvilket denne Gang indtraf temmelig tidlig, vare Fragterne 8 sh. til 8 sh. 3 d.

I de samme Terminer vare Fragterne for Petroleum 6 sh. 6 d til 7 sh. 10 d og 7 sh. 9 d.

Til andre Steder vare Fragterne selvfølgelig i Forhold dertil.

Hvad Udsigterne for dette Aar angaar, synes de at være meget lovende, da Alt tyder paa aktive Forretninger. Her findes nemlig betydelige Beholdninger af Raaprodukter, som i ethvert Fald maa afskibes. For Øieblikket synes det vistnok, at der i Forhold til forige Aars brillante Konjunkturer er en liden Stagnation; men dette afhænger kun af herværende øieblikkelige Konjunkturer, og de Fragter, der erholdes, ere forøvrigt meget gode og lønnende. Beholdningerne af Bomuld ere ualmindelig store i alle sydlige Havne. Inde i Landet ere temmelige store Kornoplag, der vil komme frem ved Kanalernes Aabning, og Petroleumsexporten vil neppe blive mindre end forrige Aar, da den daglige Produktion oversiger 30,000 Tønder.

Naar til alt dette kommer gode Udsigter for Høsten i Almindelighed, vil antagelig Fragtmarkedet ogsaa i Aar stille sig fordelagtigt for vore Skibe.

Antallet af de hertil ankommande fragsøgende Dampskibe er fremdeles i Tiltagende, uden dog endnu at være af nogen væsentlig Betydning. Alle de regulære Dampskibslinier til Kontinentet og England gjøre gode Forretninger, hvorfor her ogsaa er Tale om Oprettelse af flere nye Linier.

III. Handelen.

Newyorks Import, hvis Total-Værdi beløb sig til Dollar 382,183,201 bestod fornemmelig af følgende Artikler:

Ædle Metaller	Doll. 17,638,756
Bomuld	- 653,797
Bøger	- 1,846,625
Kaffe	- 26,401,365
Cigarer	- 2,206,274
Gummi-Elastikum	- 5,695,166
Indigo	- 503,794
Skindvarer & Pelsværk	- 20,983,649
Uædle Metaller	- 30,000,000
Porcellæn	- 1,020,522
The	- 15,250,405
Sukker	- 49,865,022
Vine og Brændevine	- 3,778,092

Lommeuhre	Doll. 2,409,454
Salt	- 659,471
Vævede Stoffe	- 114,160,465

De vigtigste Exportartikler vare

Ædle Metaller	- 49,021,203
Petroleum	Tdr. 3,640,000
Hvede og Kornvarer	Bushel 1,500,000
Terpentin	Fade 18,620
Harpix og Tjære	- 420,990
Flesk	Kasser 279,345
Svinefedt	Fade 618,000

Af Newyorks betydeligere Exportartikler ere Petroleum, Flesk og Nafta af Betydning for de forenede Riger.

Saavel i Sverige som i Norge er Forbruget af Petroleum i stadig Tiltagende, da de der fabrikerede Træolier ikke kan konkurrere med denne i Prisbillighed. Produktionen af Raaolie og Udførselen af raffineret Olie er næsten dobbelt saa stor som i 1872. I Januar 1872 var den gjennemsnitlige daglige Produktion 16,286 Tdr. hvilket stadig forøgedes, saa at Produktionen i December Maaned samme Aar gik op til 22,400 Tdr. daglig. I Januar 1873 produceredes daglig 20,450 Tdr., hvilket i December Maaned steg til 35,000, og da dette er mere end der for Øieblikket kan forbruges, er der i det Indre af Landet samlet et Forraad af ca. 2½ Million Tdr. Priserne vil rimeligvis derfor stille sig lave, især da der i Europa tillige findes ikke ubetydelige Oplag af raffineret Olie.

Prisen paa raffineret Olie, der i Januar 1873 var fra 26 til 27 c., faldt i December Maaned ned til 13 a 14 c. pr. Gallon.

Udførselen af Petroleum var fra Newyork og Philadelphia:

1871	1872	1873
3,770,000	3,665,000	5,789,000

og afgik der sidste Aar flere Ladninger direkte til Norge og Sverige.

Af Nafta afskibes ikke ringe Kvantiteter til Europa, hvor den ikke alene benyttes i dertil specielt indrettede Lamper, men ogsaa til Blanding med Petroleum, naar denne sidste staar i højere Pris, hvilket Fluidum vistnok derved bliver billigere men tillige meget farligere for Konsumenterne.

I England er det bestemt ved Lov, at den dertil indførte Olie maa være saameget destilleret, at den først exploderer ved 120° Fahrenheit, medens den til Kontinentet gaaende Olie allerede exploderer ved 110°. Paa Grund heraf er den til England gaaende Olie 2 c. dyrere pr. Gallon.

Saltet Flesk i Kasser udføres i store Masser til det nordlige Europa og synes tillige at finde et godt Marked hos os, isærdeleshed i Sverige, hvortil flere Ladninger ere afgaaede. Prisen paa Long middles, der mest gaar til Norge og Sverige er omtrent som i 1872. 8 a 8½ c. currency; men da man af forskellige Grunde ikke venter nogen god Maishöst, hvoraf Svineavlen er afhængig, er Spekulanter allerede begyndt at gjøre Opkøb i Haab om Prisernes Forhøjelse. Det er formentlig bekjendt hos os, at det herfra afskibede vintersaltede Flesk holder sig bedre og er at foretrække for det senere saltede saakaldte „secured“.

Markedet for svensk Jern har i forrige Aar været underkastet mange Forandringer og har i det Hele taget været meget utilfredsstillende for Importørerne, da de særdeles høje Priser i

Consulatberetninger for 1873. Newyork. San Francisco.

Begyndelsen af Aaret afstedkom mindre Efterspørgsel, idet mange Fabrikker, som før udelukkende brugte svensk Jern, nu for de simplere Agerdykningsredskaber anvende amerikansk Jern. Hertil kom Paniken i September til Oktober Maaned, hvilken havde saa uheldig Indflydelse paa Handel og Fabrikdrift. De fleste Fabrikker standsede for en Del eller ganske, og næsten alle havde Raamaterial nok for Behovet til Foraarets Begyndelse. Man haaber til den Tid en større Virksomhed i Fabrikvæsenet, men endnu vedbliver imidlertid den samme Flauehed i Jernhandelen, og om endog en bedre Søgning opstaar, er sikkerlig Oplaget af svensk Jern mere end stort nok, indtil ny Tilførsel ankommer.

Indførselen af Jern fra Sverige i 1873 antages at være omtrent det samme som i 1872, nemlig ca. 40,000 Tons hvoraf er indført

til Boston	24,000 Tons
- Philadelphia	9,000 -
- Newyork	5,000 -
- Sydlige Havne	2,000 -

hvoraf sandsynligvis endnu ca. 25,000 Tons paa Lager. Den særdeles høje ad valorem Told paa svensk Jern har ogsaa væsentlig Indflydelse paa Prisernes Forhøielse. Desuden fordrer Regjeringen, at Importører, som har gjort Kontrakt i Sverige til lave Priser, alligevel skal fakturere Jernet til de ved Afskibningstiden herskende høiere Priser, hvor stor Forskjellen end er; men dersom omvendt Jernet er indkjøbt til høiere Priser end ved Afskibningstiden, tillades dem dog ikke at fakturere Jernet til andre end Indkjøbspriserne, en Ubillighed, hvorimod Consulatet oftere har gjort Indsigelse uden Nytte. Bedste Kvalitet Stangjern (Lancashire) betales i Begyndelsen af Aaret med 145 a 140 Doll. Guld, men efter den omtalte Panik er samme Kvalitet Jern vanskelig at omsætte til 125 a 130 Doll. Guld endog i smaa Kvantiteter, og man tør neppe i den nærmeste Fremtid vente høiere Priser. I Sverige vil rimeligvis Priserne i indeværende Aar stille sig temmelig lave formedelst herværende Konjunkturer.

Af norsk Jern er intet indført.

IV. Rømningsvæsenet.

Angaaende dette henholder Consulatet sig i Et og Alt til, hvad derom omhandlede i Indberetningen for 1872. Man har forgjæves prøvet flere Foranstaltninger til mulig Indskrænkning af dette for de norske og svenske Fartøier saa bekostelige og brydsomme Uvæsen. Man forsøgte tilslut ved de herværende Skibsmæglerfirmaer, der ere Agenter for de fleste norske og svenske Skibe, ved Subskription at faa indsamlet Penge, der skulle anvendes til Extrapoliti for Fartøierne under deres Henliggen her paa Newyorks Havn, men dels mødte ikke Forslaget tilstrækkelig Sympathi, og tildels vilde det maaske ikke have været ganske praktikabelt, idet Fartøierne ligge saa uhyre spredte paa en Strækning af flere norske Mil.

Der er ialt i Aaret 1873 efter Kapteinernes Opgivende rømt 1,009 Sømænd, hvoraf imidlertid en stor Del er af fremmede Nationer.

Paa Sømmandshospitalet paa State-Island har i 1873 været indlagt 194 Sømænd fra norske og 15 fra svenske Skibe. Ethvert Fartøj maa ved Indklareringsen erlægge i Afgift til Hospitalet 1 Doll. for hver Mand og 1½ Doll. for Kapteinen. Antager

man nu, at der er 12 Mands Besætning paa hver af de indklarede 522 norske og 53 svenske Fartøier, har Hospitalet havt en Indtægt af 7,415 Doll., hvilket gjør ca. 35 Doll. for hver af de indlagte Sømænd, og dette synes at være overmaade meget, naar man tager Hensyn til, at 50 pCt. deraf blot benytter Hospitalet for nogle faa (6 a 8) Dage. Der har imidlertid været underhandlet om, at faa nedsat eller afskaffet nævnte Afgift, men man er altid mødt med det Svar, at Afgiften er bestemt ved Lov og vil, om den ikke bliver prompte betalt, foranstaltet indtalt gennem Proces.

V. Emigrationsvæsenet.

I Aaret 1873 ankom fra Europa 270,516 Emigranter mod 292,406 i 1872. Af Nordmænd ankom 6,066 mod 6,451 i 1872 og af Svensker 10,175 mod 11,403 i 1872.

Af Tydskere ankom	101,900
- Irlændere	69,745
- Englændere	32,930
- Italienere	6,895
- Dansker	6,159
- Østerrigere og Bøhmere	5,610
- Schweizere	4,840
- Russere	4,295
- Hollændere	4,512
- Wallesere	2,926
- Franskmand	2,820
- Belgiere	582
- Luxemburgere	517
- forskellige Nationer	2,296

Med den norsk-amerikanske Linies Dampskibe ankom 4,189 Emigranter. I Vintermaanederne førte denne Linies Dampskibe Emigranter ogsaa fra Havre, men blandt dem var blot undtagelsesvis Nordmænd eller Svenske. Af samtlige ankomne Emigranter reiste 172,197 videre ind i Landet, medens 90,319 forbleve i Newyork. Paa Grund af de oftere ovenfor berørte yderst daarlige Forholde i sidste Fjerdingaar 1873, har Consulatet havt overmaade meget Bryderi og Overhæng af fattige Folk, der ere ankomne hertil uden allermindste Resurcer, og har man paa Grund af Omstændighederne fundet sig foranlediget til dagligen at understøtte saadanne.

Ligesaa har man saavidt muligt forsøgt, og meget ofte med Held, at skaffe Folk Arbejde dels i de offentlige Etablissementer og dels hos andre private Folk. Consulatet har ogsaa ofte forstrakt Folk med Reisepenge for at komme til Vesten, men man har naturligvis, uagtet Løfte derom, aldrig faaet noget tilbage.

San Francisco.

I det forløbne Aar har intet svensk, og kun 1 norsk Skib, dr. 107½ C.-L., besøgt San Franciscos Havn, samt 4 norske Skibe, dr. 974 C.-L., Viceconsulsstationen Portland (Oregon).

Fragter have i afvigte Aar, i Gjennemsnit, været meget lønnende, saaledes f. Ex. for 1ste Klasses Skibe £ 4 pr. Ton Hvede til Kanalen for Ordre.

I det kommende Aar vil efter al Sandsynlighed udfordres

Consulatberetninger for 1873. San Francisco. Belize. Kingston. Port au Prince. St. Thomas.

500,000 Tons Skibsrums alene til at udføre Hvede, da Udsigterne for den kommende Høst ere meget lovende, og naar dertil lægges hvad der vil udføres til Udførsel af Tømmer, hvormed vi forsyne Kina, Australien, Peru Chili og Mexiko, vil deraf sees denne Plads's store Betydning for Nationer, som søge Erhverv ved udenrigs Fragtfart, og det er beklageligt at de forenede Rigers Skibsredere, ikke mere end hidtil er skeet, have benyttet denne Anledning til Fordel.

Hovedudførselen af Hvede er hidtil skeet i britiske Skibe, som have bragt Millioner Dollars Fortjeneste til engelske Redere.

At de have saaledes tilvundet sig større Andel i denne Branche end selve Amerikanerne, tør tildels søges i deres herværende Handelsforbindelser.

Mange engelske Redere overlade til deres Agenter her, at tage Fragt eller købe Ladning for Skibets Regning. Naar deres Skibe komme her paa en Tid, da Fragterne ere lave, lade de for Skibets Regning.

Om politiske, økonomiske eller andre Forhold som paa nævnte Handel og Søfart kunne faa Indflydelse, vides Intet isærdeleshed, der fortjener at indberettes. Nogen Forandring i de forhaandenværende Fyr- eller Sømærker vides heller ikke at være foregaaet.

Blandt Forholde og Tildragelser inden mit Distrikt, der kunne siges at have Interesse for Hjemlandene, kan først nævnes Udgivelsen, siden afvigte September Maaned, af et skandinavisk Presse-Organ her i San Francisco, hvilken Avis under Navn California Scandinav har fundet en i Sandhed storartet pekuniær Protektion hos en Flerhed af Kaliforniens Pengemænd, vistnok hovedsagelig grundet paa Haabet om, at et saadant Blad vil virke til en livlig Indvandring af Arbeidere af de nordiske Nationaliteter saavel fra Nordamerikas vestlige Stater som fra Moderlandene i Europa som her bestandig kunne erholde fordelagtig Beskæftigelse.

Antallet af herværende Skandinaver anslaaes nu til omtrent 20,000, hvoraf formentlig 14,000 svenske og norske Undersaatter, og det er et glædeligt Vidnesbyrd om den, ialfald blandt en Del af den herboende skandinaviske Befolkning raadende Aand, at Interessen for at faa en egen Kirkebygning synes i den senere Tid at være i Stigende, ligesom Kirkebesøget ogsaa har tiltaget.

Belize.

Stedet besøgte i 1873 af 12 norske Fartøier, dr. 3,045 C.-L., og 2 svenske, dr. 166 N.-L., samtlige ankom i Ballast; 10 norske Fartøier afgik igjen med Ladning.

Værdien af Koloniens Udførsel i sidste Aar udgjorde £ 217,000 og bestod væsentlig af:

Sukker	1,348 Tons.
Mahogni	3,766,894 Fod.
Logwood	8,622 Tons.
Kokosnødder . . .	259,980.
Cedertræ	297,500 Fod.

Rosentræ	125 Tons.
Rum	5,631 Gallons.
Skildpadder . . .	273.

Det kommende Aars Produktion er for de vigtigste Artikler beregnet til

Mahogni $3\frac{1}{2}$ Millioner Fod.
Logwood 7,000 Tons.
Sukker 2,000 -

Kingston.

Af norske Fartøier ankom i 1873 til Consulatdistriktet i det Hele 19, dr. 3,836 C.-L., mod 16, dr. 3,567 C.-L. i 1872. Med Ladning ankom i forløbne Aar 15, dr. 2,870 C.-L., alle fra England. Med Ladning af Øens Produkter afgik igjen 13, dr. 2,757 C.-L. Den paa Distriktet optjente Bruttofragt udgjorde for Indgaaende og Udgaaende tilsammen ca. 14,580 £.

Port au Prince.**I 1873 ankom**

til Port au Prince 2 norske Fartøier, dr. 167 C.-L.

- Cap Haytien	3	—	- 343 -
- Aux Cayes	2	—	- 137 -
- St. Marc	3	—	- 571 -
- Aquin	1	—	- 198 -

Tilsammen 11 norske Fartøier, dr. 1,416 C.-L.

Heraf indklareredes 2 med Ladning af Stykgods fra England, nemlig 1, dr. 83 C.-L., til Haytien og 1, dr. 75 C.-L., til Aux Cayes; alle de øvrige ankom i Ballast. Samtlige Fartøier afgik igjen med Ladninger hovedsagelig af Kaffe og Kampeschetræ.

St. Thomas.

Til St. Thomas indkom i 1873 ialt 22 norske Fartøier dr. tilsammen 3,891 C.-L. Af disse lossede her 6, dr. 925 C.-L., Stenkulsladninger fra England til en samlet Bruttofragt af 2,160 £ og 1, dr. 105 C.-L., kommende fra Havre, samt 1, dr. 62 C.-L., fra Hamburg, diverse Varer til respektive Fragter af Doll. 1,400 og 766; 4, dr. 786 C.-L., indehavde Ladninger for andre Steder og 10, dr. 2,013 C.-L., ankom i Ballast. Alle Fartøier med Undtagelse af de nævnte 4, der ankom med Ladninger for andre Steder, ere befragtede her, afgaaede i Ballast for at indtage Ladninger paa andre Pladse.

Consulatberetninger for 1873. Rio de Janeiro.

Rio de Janeiro.

Den gule Febers Udbrud i Januar Maaned forrige Aar i Forbindelse med meget lave Returfragter forårsagede en Tilbagegang i de forenede Rigers Skibsfart paa Rio de Janeiro; der ankom nemlig af:

	Norske Fartøier:		Svenske Fartøier:	
1873	57 dr.	5,859 C.-L.	50 dr.	4,435 N.-L.
1872	92 -	10,479 -	60 -	6,060 -
1871	72 -	7,722 -	57 -	5,598 -
1870	74 -	7,927 -	44 -	3,530 -

Med Ladning direkte fra Norge ankom i sidste Aar 4 norske Fartøier, dr. 472 C.-L., mod 5, dr. 425 C.-L. i 1872. Med Ladning til Norge afgik 10 norske Fartøier dr. 652 C.-L.

Bruttofragten for de i 1873 ankomne 57 norske Fartøier opgik til et Beløb af £ 31,396, og for de med Ladning afgaaede 51, dr. 5,013 C.-L., til omtrent £ 20,000; ialt £ 51,396.

For 49 ankomne svenske Fartøier kan Bruttofragten anslaaes til £ 30,509 og for 35 afgaaede, dr. 2,932 N.-L., til ca. £ 13,680, ialt £ 44,189.

Som nedenstaaende Oversigt viser, vare Returfragterne hele Aaret meget lave.

Maaned.	Kanalen.		Middelhavet.		Forenede Stater.			
					Nordl. Havne.		Sydl. Havne.	
	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh. d	sh.	sh.
Januar	27	6 til 32	6	30 - til 35	-	22 6 til 30	-	25 til 30
Februar	30	- - 32	6	30 - - 32	6	22 6 - 30	-	nominelle.
Marts	27	6 - 32	-	30 - - 35	-	20 - - 25	-	—
April	27	6 - 32	6	27 6 - 32	6	20 - - 27	6	—
Mai	27	6 - 30	-	30 - - 35	-	20 - - 25	-	—
Juni	27	6 - 32	6	30 - - 35	-	20 - - 25	-	30 til 40
Juli	30	- - 35	-	30 - - 35	-	25 - - 30	-	30 - 40
August	30	- - 35	-	30 - - 35	-	25 - - 35	-	35 - 45
Septbr.	30	- - 40	-	30 - - 40	-	25 - - 32	6	35 - 45
Oktober	30	- - 35	-	30 - - 35	-	20 - - 30	-	30 - 40
November	35	- - 37	6	30 - - 40	-	20 - - 30	-	25 - 30
December	30	- - 40	-	30 - - 40	-	20 - - 30	-	25 - 35

Paa samme Tid som Returfragterne i de 3 sidste Aar have vist Tendens til at falde, have Udfragterne været i Stigende. Trælastfragterne fra Østersøen var i det forløbne Aar mellem £ 5 10 sh. og £ 7 10 sh. pr. Petersburger Standard. I 1872 varierede de nævnte Fragter mellem £ 4 10 sh. og £ 5 15 sh. For Jern obtineredes 30 a 35 sh. pr. 24 Centner mod 25 a 30 sh. i 1872. Da et større Antal engelske, nordamerikanske og tyske Fartøier bestemte til Sydamerikas Vestkyst og Ostindien regelmæssigen indtage Kul for brasilianske Havne, maa denne Fragtfart vistnok give Udbytte. Kulfragterne fra Newcastle vare i det forløbne Aar mellem £ 36 og £ 38 pr. Keel mod £ 26 a £ 30 i 1872. Fra Cardiff bødes 32 a 36 sh. pr. Ton mod 25 a 30 sh. i 1872. Vinfragterne fra Tarragona og Barcelona fluktuerede mellem 30 a 35 frcs. pr. Pibe mod 28 a 30 frcs. i 1872.

Saltfragterne fra Lissabon vare mellem 22 sh. 6 d og 30 sh. pr. Ton.

Dersom det ikke udtrykkelig stipuleres anderledes i Certepartiet eller Konnossementet, betales alle Omkostninger ved Losning og Ladning, saasom Pramleie, Dokpenge etc. af Fartøiet. Dog afhentes ifølge Coutume Kul og Salt frit ombord af Ladningsmodtageren. Certepartierne for den større Kystfart med Tømmer, Mais etc. paa den brasilianske Kyst og Platafloden pleie sædvanlig at indeholde den Bestemmelse, at Ladningen skal indtages og udlosses paa Befragterens eller Ladningsmodtagerens Bekostning. Saadanne Stipulationer forekommer sjelden i Certepartier for Trælast fra det nordlige Europa. Kjøberen besørger Plankerne iland mod en Erstatning, som indtil 1868 gik op til 500 Reis pr. reduceret Tylvt. Fra denne Tid begyndte man at fordre 640 a 750 Reis og nu betales almindelig for Ilandbringelsen 1,000 Reis pr. Tylvt 3" x 9" x 14'.

Af Fisk indførtes der i det forløbne Aar mest fra Gaspé, 79,933 portugisiske Kvintaler mod 57,255 i 1872. Prisen paa nordamerikansk Fisk i Kasser var paa anden Haand mellem 20 og 25 Milreis pr. Kvintal. Norsk Klipfisk af bedre Kvalitet skal i de første Maaneder af Aaret være omsat paa første Haand til 20 a 21 Milreis, men deklinerede mod Aarets Slutning til 18 Milreis. Adskillige Partier af daarlig Beskaffenhed blev solgt med megen høi Rabat. Den direkte Import med 2 norske og 1 tydsk Fartøi opgik til 4,559 Kvintaler. Med Hamburgerdampskibene ankom desuden forskellige smaa Partier, tilsammen opgaaende til 3,185 Kvintaler.

En Fiskeladning fra Bergen med det norske Skonnertskeib „Rio Grande“ bestaaende af 2,500 hele og 200 halve Kasser Klipfisk til en Vægt af 6,500 Voger og af 380 Bundter Stokfisk til en Vægt af 1,140 Voger solgtes her i Slutningen af Oktober til hemmeligholdte Priser, men afgik i samme Fartøi for Kjøberens Regning til Montevideo.

Importen af norsk Øl gik i det forløbne Aar over Hamburg, men paa Grund af for store Tilførsler af engelsk og tydsk Øl var Markedet den største Del af Aaret trykket. Norsk Øl omsattes til 5,500 a 7,200 Reis.

Totalimporten af Bord og Planker fra Norge og Østersøen opgives til 25,386 Tylvter af diverse Dimensioner mod 22,473 i 1872 og 30,556 i 1871.

Plankepriserne, som i de første 2 Maaneder af Aaret var mellem 27 og 32 Milreis pr. reduceret Tylvt, steg i Marts til 33 Milreis. og da under de følgende 3 Maaneder kun ankom et Par mindre Partier, betales i Juli under stærk Efterspørgsel 42 Milreis. I August omsattes en mindre Ladning til 44 Milreis. I September og Oktober realiseredes 9 Ladninger til 42 a 43 Milreis. I November og December deklinerede Priserne til 36 Milreis paa Grund af, at der samtidig indtraf en Mængde Ladninger. For Partier af mindre Dimensioner kunde kun obtineres 33 til 35½ Milreis.

Hverken af Jern, Tjære eller Sikkerhedsfyrstikker har der været nogen direkte Import fra Norge. Fra Sverige indførtes 16,207 Centner Stangjern, hvoraf det meste pr. Ordre. Det noteredes nominelt til 12 Milreis pr. Kvintal. Svenske Sikkerhedsfyrstikker, af Jønkpings Tilvirkning omsattes til 2,200 Reis, andre svenske Fabrikers til 1,700 a 1,800 Reis. For Tjære,

Consulatberetninger for 1873. Rio de Janeiro. Buenos Aires.

der næsten udelukkende kommer via Hamburg betales 16½ til 19 Milreis.

Paa Grund af den Bekvemmelighed og Regelmæssighed som Dampskibsfarten fra Hamburg byder, synes saavel den direkte Export af Øl og Fisk fra Norge til Brasilien som Exporten af Riokaffe med Seilfartøi til Norge at være i Aftagende.

Den direkte Import fra Norge i 1873 indskrænker sig til:

Bord og Planker	1,644 Tylkter 3" × 9" × 14'.
Klipfisk	4,559 Kvintaler.
Stokfisk	25 Voger.
Mursten	10,000 Stykker.

Samtidig indførtes fra Sverige

Bord og Planker	18,212 Tylvter 3" × 9" × 14'.
Jern	26,035 Stænger udgjørende 13,950 Centner.
Staal	48 —
Sikkerhedsfyrstikker	3,350 Gros.

Importen fra Sverige iværksattes med 15 svenske, 3 norske, 7 danske, 5 tyske, 2 engelske og 1 russisk Fartøi og opgik de 18 fremmede Fartøiers Fragtfortjeneste til omkring £ 9,500.

Importen fra Norge iværksattes med 4 norske og 1 tysk Fartøi.

Sverige synes at have ophørt at forsyne sig med brasiliansk Kaffe i Rio de Janeiro. De norske Kaffeimportører begynde at lade mindre Partier komme med Dampskib via Hamburg. I forløbne Aar udskibedes med 10 norske Fartøier direkte til Norge 24,620 Baller paa 5 Arrober til en Værdi af £ 156,946 iberegnet Exporttold og Kommission og desuden med Hamburger Dampskibene 8,087 Baller til en Værdi af £ 52,124 tilsammen 32,707 Baller til en Værdi af £ 208,070. Exporten i 1872 udgjorde 32,475 Baller til en Værdi af £ 156,350.

Omtrent den samme Kvantitet Riokaffe kostede saaledes i 1873 omtrent 35 pCt. mere.

Af sidste Aars Export gik:

9,940	Baller til	Christiania.
1,987	—	Laurvig.
700	—	Drammen.
600	—	Christianssand.
3,400	—	Bergen.
16,620	—	Thronhjelm.

32,707 Baller.

Totalexporten i de 3 sidste Aar opgives som følger:

	1871.	1872.	1873.
til Nordeuropa	45,163 Tons.	35,157 Tons.	33,066 Tons.
- Middelhavet	22,103 -	16,600 -	19,501 -
- Europa	67,266 Tons.	51,757 Tons.	52,567 Tons.
- Foren. Stater	96,507 -	79,743 -	81,127 -
- Kapstaden	4,349 -	5,637 -	3,209 -

168,122 Tons. 137,137 Tons. 136,903 Tons.

De høieste og laveste Priser for Goodfirst vare pr. Arroba her paa Pladsen og pr. Cwts. f. o. b. i Kanalen inklusive Kommission og Gebyrer som følger:

Maaneder.	Pris for Goodfirst pr. Arroba.	Kurs.		Pris i Kanalen f. o. b. inklusive Fragt og 5 pCt. Kommission.			
		d	d	sh.	d	sh.	d
Januar	9,500—9,700	26½	—26¼	88	2—	90	2
Februar	9,100—9,300	26½	—26½	87	2—	83	6
Marts	8,900—9,100	26½		85	4—	87	1
April	9,200—9,500	23¾	—26½	87	4—	89	1
Mai	9,300—9,500	26¼	—25¾	85	3—	88	5
Juni	9,400—9,600	26		86	9—	88	6
Juli	9,600—10,000	26¼	—25½	89	3—	91	
August	9,900—10,100	25½	—26	89	8—	93	
September	10,800—11,700	26¼		100	4—	109	4
Oktober	11,800—12,000	26¼		110		—111	8
November	11,300—11,700	26¼	—26¾	105	7—	109	9
December	11,500—11,800	26¼	—26½	107	9—	111	5

Næste Kaffehest antages at ville give over et Middelsaar, men antages de høie Priser at ville holde sig, saameget mere som Kaffe konsumtionen uagtet de høie Priser er i stadig Tiltagende.

Siden det franske Decimalsystem er blevet antaget fra 1ste Januar d. A. sker Omsætningerne ikke længere pr. Arroba, men pr. Kilogram og noteres Prisen pr. 10 Kilogram. Prisen for Sække, Courtage etc. er den samme for Balle paa 60 Kilogram som for Balle paa 5 Arrober eller 73⁴²⁸⁵/₁₀₀₀₀ Kilos.

Kursen var i det forløbne Aar høi og underkastet faa Fluktuationer. De høieste og laveste Noteringer paa England vare 27½ d og 25½ d pr. Milreis og paa Hamburg 469 og 440 pr. Rigsmark. Diskontoen i Bankerne var hele Aaret 9 pCt.

Buenos Aires.

Antallet og Drægtigheden af de i 1873 til Distriktet ankomne Fartøier overskred ikke ubetydeligt Antallet for 1872. Denne Forøgelse faldt hovedsageligen paa Dampskibsfarten, der i forrige Aar atter antog en betydelig Udvikling. Denne Dampskibenes Tilvæxt har imidlertid vist sig at være større end tilsiges af Behovet. Flere Linier ere derfor i indeværende Aar ophørte, ligesom de fremdeles bestaaende have gjort Indskrænkninger i Antallet af de Skibe, de anvende i fast Rute mellem La Plata og Europa.

Af Seilskibe ankom til Hovedstationen 1,122 paa 421,000 Tons, hvoraf omtrent en Fjerdepart vare engelske; de Lande, hvis Flag dernæst stærkest repræsenteredes, vare Italien, Frankrig, Nordamerika og Tydskland (det sidste 32,000 Tons). Af norske og svenske ankom til Hovedstationen et Antal af 70 paa 26,000 Tons.

De til det hele Consulatdistrikt i 1873 ankomne norske og svenske Fartøier havde et Antal og en Drægtighed:

	Norske.			Svenske.		
1873	64	dr.	11,418 C.-L.	45	dr.	6,975 N.-L.
1872	99	-	17,461 -	53	-	6,158½ -
1871	46	-	8,470 -	42	-	5,459 -

Consulatberetninger for 1873. Buenos Aires.

Der viser sig saaledes en Formindskelse i Antallet af ankomne, navnlig norske Fartøier, i Sammenligning med 1872, men en Forøgelse mod 1871.

Grunden til denne Formindskelse ligger dels i den ringere Efterspørgsel efter Seilskibe, som Dampskibstrafikens Tilvæxt i La Plata har fremkaldt og i de deraf følgende lavere Fragter, som tilbødes for Seilskibe, og dels i de udmærkede Fragtforhold, som andre Ruter og navnlig Nordamerika i 1873 har frembudt for 1ste Klasses Seilfartøier.

De i Aarets Løb gjældende Fragter stode imidlertid i 1873 temmelig høit hvad Raterne fra Europa eller Nordamerika til La Plata betræffer, saaledes som ogsaa fremgaar af følgende Oversigt over Gjennemsnitsudbyttet af Bruttofragterne for vore Fartøier: Der betaltes nemlig i gjennemsnitlig Fragt for norske Skibe pr. C.-L.

	1873.			1872.			1871.		
fra nordamerikanske Havne	£ 8.	6.	10.	£ 6.	12.	3.	£ 6.	9.	8.
- norske	—	5.	18.	6.	4.	14.	9.	4.	14.
- engelske	—	5.	17.	7.	4.	12.	—	5.	1.
- spanske	—	5.	17.	—	5.	1.	8.	4.	12.
- franske	—	5.	7.	6.	4.	11.	10.	4.	17.

I Sammenligning med de tvende forudgaaende Aar var der altsaa fra alle Havne en betydelig Stigning og navnlig fra nordamerikanske. De fra sidstnævnte Havne til La Plata gjældende Fragter have gennem en længere Aarrække staaet høiere end hvilken som helst andre, og Consulatet har gjentagende henledet Opmærksomheden herpaa. I afvigte Aar ankom ogsaa derfra et større Antal af vore Fartøier end nogensinde tidligere.

Den samlede Bruttofragt af de til Distriktet med Last ankomne norske Fartøier var £ 67,508 og af svenske £ 50,780.

Medens saaledes i sin Helhed Fragterne for Hidgaaende have været usædvanlig høie, have de derimod for Udgaaende staaet gennem hele Aarets Løb og i dets første Halvdel, forsaavidt som de have været at tilgaa, endog været lavere end nogensinde tidligere kjendt. Efter Sæsonens Aabning i Oktober begyndte Fragterne dog atter at hæve sig og ved Aarets Udgang vare de, om end ikke høie, dog nogenlunde lønnende.

Sammenligningen med forudgaaende Aar af den gjennemsnitlige Bruttofragt pr. Læst, som vore Fartøier have optjent i Returfragt, falder saaledes uheldigen ud for 1873, idet der nemlig betaltes for norske Skibe pr. C.-L.

	1873.			1872.		
til engelske Havne	£ 4.	—	1.	£ 4.	4.	—
- belgiske	—	3.	3.	—	5.	10.
at laste i Floderne	—	5.	4.	4.	—	5.

Et stort Antal af vore Fartøier — 41 norske og 32 svenske — afgik derfor i Ballast, hovedsagelig til Vestindien og Callao.

Den samlede Bruttofragt, optjent af 31 norske Fartøier, afgaaede fra dette Distrikt med Ladning, er £ 18,630.

I indeværende Aar (1874) har Udfragterne herfra ikke undergaaet nogen Forandring, og det synes som om de endnu for nogen Tid ville holde sig paa samme Standpunkt som i December f. A.

Det er naturligvis vanskeligt at have nogen Formening om Udfragternes Stilling i den kommende Sæson — fra Oktober af;

den almindelige Opfatning er dog, at Seilskibe i denne Henseende ville komme til at befinde sig under heldigere Forholde end i det afvigte Aar, og at navnlig mindre Fartøier af god Klasse og lavtgaaende ville kunne gjøre Regning paa lønnende Beskæftigelse. Herfor antages at tale ikke blot den større Regelmæssighed, som man haaber vil indtræde i de udenrigske Omsætninger, men ogsaa den betydelige Indskrænkning, som dels allerede er gjort og dels vil gjøres i Dampskibstrafiken, samt den udvidede Virksomhed, som ventes i de ved Floderne anlagte Saladeros, hvilke kun ere tilgængelige for mindre Fartøier.

I Aarets Løb er der af 13 svenske Sømænd indbetalt i Consulatet, for at forsendes til Hjemlandet, et Beløb af Kroner 2,036 20 Øre og af 13 norske Sømænd et Beløb af Spd. 429 20 Skill. I 1872 indbetaltes resp. Rdlr. 562 og Spd. 312.

Handelen. De Lande, hvortil den betydeligste Udskibning har fundet Sted, har været Belgien og Frankrig. De forenede Riger, der tidligere kun modtog Kvanta af ringe Betydning, have i de sidste Aar jevnt forøget sine Indkjøb, og navnlig antog Exporten dertil i afvigte Aar ikke uanseelige Proportioner. Der udførtes nemlig:

	Hud. saltede.	Hud. tørre.	Uld.	Talg.
	Stkr.	Stkr.	Baller.	Piber.
til Norge:				
direkte	31,454	—	24	—
indirekte	10,300	—	—	—
	41,754	—	24	—
mod i 1872	23,100	1,100	12	—
og i 1871	12,700	500	—	—
og til Sverige direkte og indirekte	27,665	3,700	737	2,049½

Hvorvidt denne Export fremdeles yderligere vil forøges, afhænger af de forskjelligste Omstændigheder, og staa navnlig i nøie Forbindelse med den Udvikling, som de Industriér hos os maatte antage, der gaar ud paa Forædling af La Plata Landenes Raaprodukter. Medens i denne Henseende vore Garverier synes at være i jevn Fremadskriden, viser der sig ikke i vor Uldindustri den Udvikling, som Forholdene synes at tilsige. I 1871 indførtes saaledes til Sverige og Norge af Uldgarn og uldne Varer for en Værdi af 21 Mill. Kroner, paa samme Tid som der af raa Uld kun indførtes for noget over 7 Mill. Kroner, hvoraf blot 672,000 Kroner faldt paa Norge. I Modsætning hertil har Bomuldsindustrien, der ikke er en for vore Lande naturligere Næringsgren, saavel i Sverige som i Norge gennem en længere Aarrække været i temmelig stadig Tilvæxt. Med den Kapitalansamling, som heldigvis nu gaar for sig i de forenede Riger, er der imidlertid Grund til at antage, at Opmærksomheden hos os i større Grad end hidtil vil rettes paa Uldindustrien, i hvilket Fald La Plata Landene uden Tvivl ville blive for os vigtigere Markeder end hidtil for Indkjøbet af Raamateriellet. Herfor taler saavel den hersteds producerede Ulds Prisbillighed som dens Beskaffenhed. Da La Plata Uld imidlertid afskibes i en saa uren Forfatning, at den ikke ved almindelig Vaskning kan renses, hører ogsaa som en væsentlig Betingelse for dens videre Anvendelse, at hensigtsmæssige Vaske- og Rensnings-Maskiner komme hos os i videre Brug end hidtil.

Medens i det forløbne Aar Exporten til de forenede Riger

Consulatberetninger for 1873. Buenos Aires.

har været større end nogensinde, har ogsaa Importen derfra i ikke ringe Grad tiltaget, navnlig af Træløst. Der ankom nemlig direkte:

fra Sverige 1,078,000 sup. Fod og
- Norge 1,438,000 —

eller tilsammen 1,270 Petersburger Standard, et Kvantum, som vistnok i og for sig er ubetydeligt, men dog af Vigtighed, naar Hensyn tages til at for nogle Aar tilbage Indførselen heraf var aldeles ingen. Foruden Træløst har i Aarets Løb været indført Klip- og Stokfisk, Øl, Fyrstikker, Mur- og Granitsten.

Træløst. Den Forøgelse i Exporten af Træløst til La Plata Staterne, som i det sidste Femaar har gaaet for sig fra Nordamerika, fremkaldte i 1872 betydelige Spekulationer i denne Vare. Dette havde en stærk Stigning af Importen til Følge, idet den fra 39 Millioner Fod i 1871 og 77 Mill. i 1872 steg i 1873 til 110 Mill. eller 55,000 Standards, (netop svarende til Norges samlede Træløstexport til Frankrig i 1871), et Kvantum, som herværende Lande med lidt over 2 Millioner Indvaanere selv under den stærkeste Udvikling ikke ville kunne konsumere. Følgen har derfor ogsaa været en stor Ophobning af Beholdninger, et stærkt Fald i Priser, og betydelige Tab for Alle, der i afvigte Aar hersteds have beskæftiget sig med Træløst.

Dette Forhold har for os været saameget uheldigere, som paa denne Tid flere herværende Handlende for første Gang paa længere Tid have gjort Bestillinger af Træløst i Sverige. Under de i de sidste Tider dersteds raadende høje Priser og Fragter, stode de fleste af disse Ladninger — næsten udelukkende Planke — allerede ved Ankomsten Kjøberne i P. f. 44½—45 pr. 1,000 Fod ombord, saaledes at de, naar hertil føjes de med Ilandbringeren, Told o. s. v. forbundne Omkostninger ikke med nogen Fordel vilde kunne sælges under P. f. 53. De traf imidlertid et Marked, der neppe tilbød P. f. 38 pr. 1,000 Fod ombord; de bleve derfor magasinerede i det Haab, at en Forbedring i Markedet vilde gjøre sig gjældende. En saadan Forbedring er dog endnu ikke indtraadt. De herfra med nordamerikanske Exportører afsluttede Kontrakter om Træløstleverancer omfattede et længere Tidsrum, og i Henhold hertil ankomme endnu stadigen betydelige Tilførsler fra Nordamerika, der holde Priserne nede. De fleste svenske Ladninger henligge derfor endnu usolgte, og det Tab, de ville medføre for Kjøberne, anslaaes til mindst 25 pCt.

Dette Misforhold har ikke vist sig i samme Udstrækning hvad høvlede Bord angaar. Denne Artikel har allerede gennem nogle Aar været kjendt og mere og mere vundet sig et Marked til lønnende Priser. Indførselen heraf fra Nordamerika er forholdsvis ringe og Efterspørgselen har saaledes staaet i et rimeligere Forhold til Importen. De Priser, som i Aarets Løb ere blevne betalte, ere imidlertid ikke gaaede over P. f. 56 pr. 1,000 Fod ombord, medens de i 1872 paa en Tid, da saavel Indkjøbspriser som Fragter stode langt billigere, vexlede mellem P. f. 50—52 pr. 1,000 Fod.

Under de nærværende Forholde er der saaledes liden Opfordring til at spekulere i Træløst, og Konsignationer hertil fra de forenede Riger, navnlig Planke, kunne fortiden aldeles ikke anbefales. Den nuværende Tilstand kan imidlertid blot ansees som forbigaaende og det tør med Grund antages, at den vil efterfølges af en Periode, hvori der vil være Anledning for svensk-norsk

Virke til hersteds at vinde fordelagtig Afsætning. Forbruget af Træløst i disse næsten fuldstændigt træløse Lande, der gaa en stærk Udvikling imøde, er nemlig stadigt voxende. Efter de i de sidste Tider vundne Erfaringer, ville de mange nye Huse, der have kastet sig ind i de for dem ukjendte Træløstforretninger, blive nødtte til at trække sig tilbage og lade Marken aaben for solidere Omsætninger. Dermed ville ogsaa Priserne søge sit rette Niveau og give et lønnende Overskud. Under mere regelmæssige Forhold vil saaledes den eneste Hindring for en videre Anvendelse af nordisk Virke være Konkurrencen med amerikansk Træløst. Denne Konkurrence er vistnok ikke let at bekjempe, idet man hersteds har vænnet sig til saa grove Dimensioner (12" × 1" og 2"), at næsten kun amerikanske Skove kunne levere dem. En gradvis Import af nordisk Virke vil dog lidt efter lidt kunne tilvejebringe en Forandring i disse Forhold, saaledes at ogsaa mindre Dimensioner komme i Brug. Her som overalt betragter man nemlig det Ukjendte og Uprøvede med en vis Mistillid; alt eftersom man vænner sig til det Nye og lærer dets gode Egenskaber at kjende, forsvinde disse Fordomme. Vi have desuden i de billigere Fragter og ringere Omkostninger en væsentlig Fordel fremfor Amerikanerne. Forsaavidt som vore Afskibere, ialfald i Begyndelsen, bestræbe sig for udelukkende at sende god og vel konditioneret Vare, kan det derfor neppe feile, at vor Last inden ikke alt for lang Tid i La Plata Staterne vil kunne danne sig et Marked, der i Betydning for os vil staa ved Siden af hvilket-somhelst andet oversøisk.

En Del af vor Produktion sc: høvlede Bord, kan siges allerede at have faaet et sikkert Fodfæste; disse have under nærværende Forholde, under hvilke al anden Træløst har bragt store Tab, kunnet sælges med nogen Fordel og have allerede bestaaet en Prøve, der giver den bedste Borgen for Fremtiden.

Det samme gjælder ikke en anden Del af vor Tilvirkning, færdiggjorte Døre, hvoraf der i 1873 fra Sverige er bleven indført et temmelig betydeligt Parti for en herværende Handlendes Regning. Bygninger have endnu ikke her en Regelmæssighed, der tillader at gjøre Regning paa Afsætning for fabrikmæssigt tilberedte Døre; de hersteds anvendte skille sig desuden saavel i Dimensioner som navnlig i ydre Form saameget fra de hos os brugelige, (de fleste indvendige Døre bestaa, den ene Halvdel af Træ, den anden eller øverste af Glas) at et Detailkjendskab forudsættes hos Fabrikanten, som ikke er let at opnaa. Største-parten af de importerede Døre ligge derfor endnu usolgte og ville for Eieren medføre et ikke ringe Tab.

Fisk. Heraf indførtes til Buenos Aires

fra Christianssund 2,065 Kister Klipfisk

- Fredrikstad 25 —

og til Montevideo fra Bergen

2,700 Kister Klipfisk og 380 Bundter Stokfisk.

Desuden ankom i Aarets Løb fra Italien med italienske Fartøier samt med Dampskib over Hamburg og Antwerpen flere mindre Partier Stokfisk og Klipfisk.

Førstnævnte Ladning fremkom i fugtig og temmelig bedærvet Stand, i hvilken Anledning der af den herværende Kjøber fremsattes forskellige Reklamationer mod Afskiberen. Ladningen solgtes ved Auktion og udbragt gennemsnitlig P. f. 4 pr. Kiste; den medførte altsaa et høist betydeligt Tab. Det lille Parti, der

Consulatberetninger for 1873. Buenos Aires. Bahia. Pernambuco. Valparaiso.

skibedes fra Fredrikstad, solgtes for P. f. 9 pr. Kiste a 1½ Kvintal ombord. Medens der saaledes i Buenos Aires i afvigte Aar er ført uheldige Omsætninger i denne Artikel, har den vistnok heller ikke i Montevideo, hvor den noteredes P. m/c 8—10 pr. Kvintal, givet synderlig Afkastning.

Øl. Heraf er kun kommet et ringe Kvantum direkte. Derimod er der saavel over Antwerpen som især med Dampskibe over Hamburg bleven indført forskellige temmelig betydelige Partier, dels af svensk og dels af norsk Tilvirkning, uden at det imidlertid er Consulatet muligt nøiagtigt at angive disse Partiers Størrelse. Vort Øl finder fremdeles temmelig meget Bifald og ganske god Afsætning til fra P. m/c 75—90 pr. Dussin Flasker dispatcheret; det har imidlertid i den sidste Tid i flere Sorter tysk Øl faaet farlige Konkurrenter ligesom ogsaa hersteds flere store Bryggerier nyligen ere bleve anlagte.

Vore Fyrstikker havde kun en træg Afsætning i Sammenligning med de franske Voxstikker og faa Partier er indførte i 1873.

Den Mur- og Granitsten, som hidførtes fra Norge, kom hovedsageligen som Ballast. Granitstenen solgtes til £ 2 pr. Ton ombord.

Toldsatser. I 1874 betale alle Exportartikler en Told af 4 pCt. af Værdien med et Tillæg af 2 pCt. Den Told ad valorem, som erlægges af Indførselsgjenstande, har undergaaet ringe Forandringer; dog er den officielle Værdi af enkelte Artikler nedsat; blandt andre er Klipfisk nedsat til 175 milesimos pr. Kilo mod 185 miles. i 1873 og Gran (Pino blanco) til 420 miles pr. metro cuadrado mod 455 miles. i 1873.

I Buenos Aires noteredes Kurserne i Aarets Løb som følger:

1ste Kvartal. 2det Kvartal. 3die Kvartal. 4de Kvartal.

Paris:

frcs. 5. 17—5. 31. 5. 17—5. 26. 5. 18—5. 26. 5. 23—5. 42.

London:

d 48½—49½. 48—49½. 48½—49½. 49—50½.

Diskontoen har varieret mellem 6 og 24 pCt.

Sundhedstilstanden har i den argentiske Republik været tilfredsstillende, men gul Feber optraadte atter i Montevideo, hvor den dog viste sig af temmelig mild Natur, idet kun 329 Personer borttrykkedes.

Bahia.

Til Consulatdistriktet ankom i 1873 ialt 21 norske Fartøier dr. 2,620 C.-L.; hvoraf til Hovedstationen 13, dr. 1,666 C.-L., og til Viceconsulstationen Maroim 8, dr. 954 C.-L.

11 af de til Hovedstationen ankomne Fartøier, dr. 1,468 C.-L., indehavde Ladning fornemmelig af Stenkul til en samlet Fragt af 4,710 £. Fra Bahia udklareredes igjen 10, dr. 1,308 C.-L., med Ladning af Sukker, Kaffe og Bomuld til en Fragt af 5,358 £. Til Maroim ankom alle Fartøier med Undtagelse af 1 i Ballast, medens samtlige igjen udexpederedes med Ladning af Sukker; Fragten for disse og for det ene ankomne beløb sig til 5,541 £. Altsaa fortjent paa Distriktet i det Hele 15,609 £.

Consulatdistriktet har i Løbet af 1873 ikke staaet i nogen direkte Skibsfartsforbindelse med Norge, og er kun 1 norsk Fartøi, dr. 111 C.-L. ankommet direkte fra Sverige med Planker og

Cement til Maroim, samt 1, dr. 90 C.-L., afgaaet derfra til Stockholm med Sukker.

Fragthandelen var under sidste Aar fluktuerende i Forhold til Tilgangen paa Skibsrums. Raterne begyndte med 32 sh. 6 d & 5 pCt., i Mai betaltes 27 sh. 6 d og i December 40 sh. & 5 pCt. pr. Ton Sukker.

Priserne paa Sukker noteredes fra 2,000 Reis i Januar nedadgaende til 1,600 i December for brunt og fra 3,100 til 2,600 Reis for hvidt pr. Arroba (= 15 Kilos).

Priserne paa nordiske Produkter vare: Planker 34 a 35 Milreis pr. Dussin, Jern 13 Milreis pr Kvintal, Tjære 22 a 24 Milreis pr. Barrel.

Kurs: Januar 26 d, Mai 25½ d, August 25½ d, Decbr. 26 d pr. Milreis.

Den gule Feber har optraadt i Havnen siden Marts Maaned, men den har været af en mild Karakter, og det synes som om den nuomstunder næsten ganske er forsvunden.

Pernambuco.

I 1873 ankom til Consulatdistriktet i det Hele 11 norske Fartøier, dr. 2,401 C.-L. Heraf ankom til Hovedstationen 3, dr. 376 C.-L., hvoraf 2, dr. 263 C.-L., indehavde Ladninger af Mel til en Fragt af £ 1,550. 2 Fartøier, dr. 242 C.-L., udexpederedes igjen fra Pernambuco med Bomuld og Sukker til en Fragt af £ 1,170. Alle de fra Viceconsulaterne afgaaede Fartøier udklareredes med Ladning.

Af nordiske Produkter indføres hertil kun Øl, og jeg maa desværre meddele, at heller ikke det sidste Aar har bragt noget nyt Indførselsprodukt fra Norge eller Sverige paa vort Marked.

Stedets Udførselsartikel, Sukker og saltede Huder, synes hidtil ikke at have vundet den Opmærksomhed i de forenede Riger, som de fortjene; imidlertid kan jeg for nærværende oplyse, at flere Raffinaderier i Stockholm og Gøtheborg have rekvireret nogle Ladninger med Sukker, ligesom temmelig betydelige Expeditioner af saltede Huder have fundet Sted til nævnte Pladse.

Fragnetoteringerne have under forløbene Aar ikke været tilfredsstillende, især de for Europa, medens de for La Platafloden vare bedre.

Valparaiso.

Hovedstationen besøgte i 1873 af 4 norske Fartøier, dr. 1,307 C.-L. 2 af disse, dr. 488 C.-L., ankom med Laninger til en Fragt af £ 2,016, 1 indkom i Havari og 1 i Ballast. Til Viceconsulatet Coquimbo ankom 1 Fartøi, dr. 550 C.-L., med en Ladning Stenkul fra Swansea til en Fragt af £ 2,600. 2 Fartøier, dr. 488 C.-L., afgik igjen med Ladninger af Mel og Hvede fra Hovedstationen; Fragtbetøbet for disse er ubekjendt.

Heller ikke i dette Aar har Norge havt direkte Handel med Chili. Norske Varer som Øl, Klipfisk og Fyrstikker indføres fra Hamburg; første Artikel i betydelige Kvanta, ja nu i Overflod.

Consulatberetninger for 1873. Lima. Hongkong. Bombay. Adelaide. Melbourne.

Lima.

Callao besøgte i 1873 af 13 norske Fartøier, dr. 3,419 C.-L. Heraf ankom 5, dr. 1,095 C.-L. med Stykgods og Kul til en Fragt af 6,163 £, 6, dr. 1,827 C.-L., med Guano fra Guanapeerne, 1, dr. 230 C.-L., fra Iquique med do. og 1 i Ballast. 12 Fartøier, dr. 3,307 C.-L., afgik igjen med Ladninger af Guano, 5 til England f. O., 3 til Mauritius, 2 til Havanna og 2 til Barbadoes; Fragten for disse udgjorde 31,532 £. 1 Fartøi, dr. 112 C.-L., afgik med Sukker til Falmouth f. O. til en Fragt af 1,240 £. Altsaa optjent af norske Fartøier paa Distriktet i det Hele 38,935 £.

Af svenske Fartøier ankom 22, dr. 8,490 Læster. 6 af disse kom med Ladninger af Stykgods og Kul til en Fragt af 7,795 £, og 21 afgik med Guanoladninger til en Fragt af 67,807 £. Af svenske Fartøier fortjentes saaledes ialt 75,602 £.

Hongkong.

Til Hongkong ankom i 1873 6 norske Fartøier, dr. 815 C.-L., hvoraf 4 med Ladning fra chinesiske Steder, 1 med do. fra Australien og 1 i Ballast.

Aaret begyndte med den sædvanlige Efterspørgsel for Reisen mellem Hongkong & Whampoa paa den ene og Tientsin, Newchwang & Newchwang og Chefoo paa den anden Side.

Den sædvanlige Stilhed i Fragtmarkedet herskede, medens de chinesiske Nytaarsfestligheder fandt Sted i Slutningen af Jan. og Begyndelsen af Februar, denne veg derpaa for en livlig Periode baade med Hensyn til Kyst- og Hjemfragter og i Særdeleshed med Hensyn til Risfragter til Java fra Hongkong og Saigon paa Grund af det slette Udfald af Høsten i de hollandske Besiddelser i Indien. Denne Efterspørgsel herskede indtil Begyndelsen af April, da et noget roligere Tidsrum indtraf; i Midten af Mai fandt adskillige Fragtslutninger Sted for Reisen fra Foochow til Australien, hvortil mindre stærktbyggede Skibe i Særdeleshed egne sig. Lønnende Beskæftigelse til Europa saavel fra Kina som fra Manilla var uden Vanskelighed at erholde indtil mod Slutningen af August, da en Overflødighed af Skibsrums foranledigede en Dalen i Raterne.

De forenede Rigers direkte Handel med Kina indskrænker sig til Salg nu og da af en Ladning Stokfisk etc. Over Hamburg gjøres en Del Forretninger i svenske Produkter paa Hongkong, udelukkende af tyske Huse.

Bombay.

Til Bombay ankom i 1873 5 norske Skibe, dr. 1,543 C.-L., alle med Ladning af Stenkul fra England. 1 Dampskib St. Olaf fra Bergen, dr. 689 C.-L., var overliggende fra f. A. og udestederes igjen i Januar til Liverpool med en Ladning Bomuld og Uld til en Fragt af 8,000 £. De øvrige 5 Fartøier afgik herfra i Ballast, hovedsagelig til Rishavne.

Ingen direkte Handelsomsætninger have fundet Sted med Norge eller Sverige i sidste Aar.

De Artikler, der hovedsagelig indføres fra de forenede Riger, ere Stangjern, Staal, Tjære og Fyrstikker. Indførselen af svensk Stangjern udgjorde i det sidste officielle Aar 1873—74 35,920 engelske Ctr. Prisen er for Nærværende 21 £ pr. Ton a 20 Cwt. Af svensk, engelsk og tysk Staal indførtes 8,950 Ctr. Beholdningerne ere for Tiden betydelige, og for svensk Staal noteres nu kun 11½ Rupees pr. Ctr. Indførselen af Tjære udgjorde 8,540 Ctr. Forbruget af svenske Tændstikker er i Tiltagende og Indførselen saavel af almindelige Fyrstikker som af Sikkerhedsstikker er meget betydelig. Da imidlertid alle Fyrstikker fra de forenede Riger skibes over England, er det ikke muligt at meddele nogen særskilt Opgave over denne Import.

Adelaide.

I 1873 ankom til Adelaide 7 norske Fartøier, dr. 1,416 C.-L. Af disse ankom 1 dr. 264 C.-L. med Stykgods fra London til en Fragt af 600 £, 1, dr. 95 C.-L., fra Mauritius med Sukker til en Fragt af 292 £ og 1, dr. 264 C.-L. fra Darwin med Ladning, efter herifra tidligere at have været udklareret derhen med Passagerer og Maskinerier; den samlede Fragt for begge disse Reiser udgjorde 1,750 £. De øvrige ankom i Ballast. Samtlige Fartøier afgik igjen med Ladninger, hovedsagelig af Hvedemel og Hvede; men Fragtbetøbet for disse er ubekjendt.

Melbourne.

Stedet besøgte i 1873 af 5 norske og 9 svenske Fartøier, hvilket tilsammen er 2 mere end i det foregaaende Aar; men de forenede Rigers Skibsfart viser fremdeles en betydelig Formindskelse i Sammenligning med tidligere Aar, hvilket maaske turde have sin Grund i, at der indføres betydelige Ladninger direkte fra Sverige og Norge i fremmede Fartøier, hvortil kommer at der foregaar betydelig Trælastudskibning hertil fra Amerika, Kanada, Vancouversø, New-Zealand og Tasmania.

Skibe, der ere befragtede hertil, erholde i Almindelighed gode Fragter, og alle fra Norge og Sverige direkte ankomne Fartøier, have her fundet lønnende Fragter. Herpaa bør de forenede Rigers Skibsredere være opmærksomme, saameget mere som Stedet nu staar i direkte Telegrafforbindelse med Europa, Kina, Indien og Amerika.

Koloniens finansielle Stilling har maaske aldrig været saa sund som nu. Intægterne er i det forløbne Aar tiltagne med næsten 250,000 £, hvoraf der paa Toldindtægterne falder en Forøgelse af over 200,000 £.

Med den Maade, hvorpaa Forretningerne have været drevne i denne Koloni i det forløbne Aar, har man i det Hele Grund til at være tilfreds. Handelen har været sund uden at foruroliges synderlig af Spekulationer, hvorfor der heller ikke har været Falliter af nogen Betydning.

Vor interkoloniale Handel har taget et betydeligt Opsving siden Indførselen af det nye Drawbaksystem, der traadte i Kraft den 1ste Juni 1873. Koloniens Indførsel naaede indtil 20de Decbr. 1873 en Værdi af £ 14,644,996 mod £ 13,691,322 samme

Consulatberetninger for 1873. Melbourne. La Guaira. Guayaquil (Ecuador). Christchurch.

Tidsrum 1872. Udførselen var samtidig £ 13,678,369 mod £ 13,871,094 i 1872.

Guldminerne have i det forløbne Aar neppe givet et saa godt Udbytte som i det foregaaende; medens de da beskæftigede 54,659 Mand har Antallet i det sidste Aar kun været 52,544 altsaa en Formindskelse af ca. 2,000 Mand. Denne Formindskelse skriver sig dels fra en større Anvendelse af Maskiner og dels fra at mange af Guldgraverne, der ved sit Arbeide ikke bragte det videre end til at leve fra Haanden i Munden, har ladet sig tildele Jord eller grebet til andre mere lønnende Beskæftigelser.

Det Faktum, at der i det forløbne Aar fra Kolonien har været udført Uld til en Værdi af næsten £ 1,000,000 mere end i 1872, nemlig for £ 5,611,000 mod £ 4,651,665, beviser bedst, hvilket heldigt Aar det har været for dem, der beskæftige sig med Faareavl.

Havrehøsten faldt ikke videre heldigt ud, og Forraadet vil ikke være tilstrækkeligt til at møde Efterspørgselen, saa at der sandsynligvis kommer til at indføres endel af denne Vare. Hvedehøsten har derimod været ualmindelig god og viser en Tilvæxt imod 1872 af 890,309 Bushels; de andre Kornsorter saasom Byg, Mais, Rug o. s. v. viser en Tilvæxt af 223,449 Bushels.

Af Koloniens Landstrækninger er der bleven optaget ualmindelig meget i det forløbne Aar, nemlig ikke mindre end 1,029,044 Akres, fordelte paa mindre Lodder end tidligere, hvilket vil befordre Udvandringen og have en velgjørende Indflydelse for Kolonien, som tiltrænger Indvandrere i høieste Grad. Lønnen for altslags Arbeide er gaaet op over 25 pCt. Ikke paa mange Aar har der været saadan Efterspørgsel efter Arbeidere og heller ikke saadan Mangel paa dem som i hele det sidst forløbne Aar. Dette har især været følt i de agerdyrkende Distrikter, hvor Jordbrugerne selv mod høie Lønninger har havt de største Vanskeligheder ved at skaffe sig Folk nok til at faa Høsten ind.

Koloniens Befolkning anslaaes til 791,000 Individuer mod 770,663 i 1872.

La Guaira.

Republikens vigtigste Havne La Guaira, Puerto Cabello, Maracaibo og Ciudad Bolivar (tidligere Angostura) staa i direkte Forbindelse med fjernere liggende Lande saavel ved Seilskibssom Dampskibsfart. Til vor Havn ankommer regelmæssig 9 Dampskibe om Maaneden: 2 fra England, 2 fra Frankrig, 2 fra Tydskland, 1 fra Nordamerika og 2 venezueliske, anløbende Antillerne. Seilskibsfarten herpaa er livligere, og ankommer der Fartøier hertil fra alle de Lande, hvormed Republiken staar i Handelsforbindelser ogsaa undertiden, dog sjelden, norske og svenske; i 1873 er der imidlertid ikke ankommet noget Fartøi hertil, hjemmehørende i disse Lande. Dog bemærkes, at den Skonnert, der 2 Gange om Maaneden gjør Paketture mellem denne Havn og St. Thomas, er svensk.

Handelen. Venezuelas Indførsel foregaar hovedsagelig fra

Paris, Havre, Bordeaux, Marseille, Genua, London, Manchester, Birmingham, Hamburg, Newyork og Philadelphia. Den opgik i 1873 til en Værdi af 4,077,694 Dollars og bestod af Linvarer, Silkevarer, Jernvarer, Liqueurer, Spirituosa, Øl etc. Af den sidste Artikel konsumeres her en Del af norsk Produktion, ligeledes modtager man ogsaa Torsk fra Norge, men alt over Hamburg.

Landets Udførsel foregaar ligeledes til ovennævnte Steder; Værdien af denne udgjorde i sidste Aar 4,175,922 Dollars. Hovedartiklerne ere: Kaffe, Bomuld, Cacao af en fortrinlig Kvalitet; dernæst Hjorteskind, Huder af Hornkvæg, Farvetræ, Indigo, Tobak og Sukker.

Guayaquil (Ecuador).

Intet norsk eller svensk Fartøi har i 1873 besøgt Stedet. Vor Handelsforbindelse med de forenede Riger indskrænker sig til en for nylig begyndt indirekte Import af smaa Parter af enkelte nordiske Artikler, som Tjære, Smør og Øl.

Værdien af de fra Guayaquil i 1873 udførte Varer beløber sig til 5,028,200 Dollars. De vigtigste Exportartikler vare:

Cacao . . .	251,490 Kvintaler	3,017,800 Doll.
Gummielastikum	15,260 —	610,400 —
Kinabark . .	10,698 —	374,500 —
Straahatte . .	14,488 Dussin	289,750 —
Kaffe . . .	6,844 Kvintaler	171,100 —
Huder, barkedede og tørre tils. til Værdi		288,650 —

Af Cacao udførtes i de sidste 4 Aar til:

Lande.	1873.	1872.	1871.	1870.
Spanien	28,634	41,390	53,238	96,219
Tydskland	32,250	34,400	26,424	33,295
England	13,049	20,530	41,242	35,470
Frankrig	—	—	8,762	32,853
Peru og Chili . . .	12,096	1,270	9,700	10,960
Forskjellige Lande .	165,461	84,570	45,200	25,947
Tils. Kvintaler	251,490	182,160	184,566	234,744

2 store og 2 smaa Fyr ere blevne oprettede paa vor Kyst, og Sandbankerne og de Steder, hvor der er grundt Vand, ere blevne opmærkede med Bøier.

Christchurch.

Til New-Zealand ankom i 1873 2 norske Fartøier med en samlet Drægtighed af 467 C.-L. Af disse ankom 1 fra Christiania med 265 Emigranter til Napier og 1 fra Kina med en Ladning, bestaaende hovedsagelig af The, til Dunedin og Wellington. Begge Fartøier afgik igjen i Ballast. Intet svensk Fartøi har i sidste Aar besøgt Distriktet.

Opgave over Forholdet mellem endel i Consulatberetningerne forekommende udenlandke samt norske

Maal-, Vægt- og Myntenheder.

Rusland:

1 Pud = 32,729 Pund; 1 Tschetwert = $1\frac{1}{2}$ Tønde; 1 Sølv-Rubel i Metal = 85 Skill., ellers = 74 Skill. norsk.

Nordtydskland:

1 Königsberger Scheffel = 0,4 Tønde; 1 Danziger Læst = 22 Tønder; 1 Stettiner Wispel = $9\frac{3}{4}$ Tønde; 1 Rm# = $26\frac{2}{3}$ Skill. norsk; 1 preussisk Thaler = 80 Skill. norsk; 1 Bremer Louisd'or = 90 Skill. norsk.

Storbritanien og Irland:

1 Quarter Hvede = 2,09 Tønder; 1 Load Trælast = $\frac{10}{8}$ C.-Læst; 1 Lstr. = 4 Spd. 60 Skill.

Frankrige:

1 Muid Salt = 57 Centner; 1 franc $21\frac{1}{2}$ Skill. norsk.

Spanien:

1 Modin Salt = $9\frac{1}{4}$ Tønde; 1 Læst Salt (Cadiz) = 20 Tønder; 1 Peso duro à 20 reales de vellon (rvon.) = 114,7 Skill. norsk.

Portugal:

1 Moy Salt = $5\frac{3}{4}$ Tønde; 1 Pipa Vin = 445 Potter; 1 Milreis = 1 Spd.

Brasilien:

1 Arroba = 29,4 Pund; 1 Milreis = 54 Skill. norsk.

Laplatastaterne:

1 Patacon eller Peso fuerte = 8 Reales Sølv = 25 Pesos Papir eller moneda corriente = 100 Centavos = 108 Skill. norsk.

Foreløbig Oversigt over den samlede udenrigske Skibsfart under norsk Flag i Aaret 1873.

Steder, hvortil ankomne.	Ankomne norske Fartøier.									
	I alt.		Med Ladning.				I Ballast.			
			Fra Norge.		Fra fremmede Steder.		Fra Norge.		Fra fremmede Steder.	
	Antal.	Com.-L.	Antal.	Com.-L.	Antal.	Com.-L.	Antal.	Com.-L.	Antal.	Com.-L.
Til Norge.....	7,655	631,544	-	-	2,846	197,307	-	-	4,809	434,237
- Sverige: østlige Havne	2,145	305,455	80	3,814	252	30,919	185	31,013	1,628	239,709
— vestlige —	373	22,483	168	5,017	126	11,222	28	1,947	51	4,297
- Danmark.....	1,785	51,988	1,223	15,227	498	34,600	9	196	55	1,965
- Island med Færøerne.....	5	142	5	142	-	-	-	-	-	-
- Storbritanien og Irland	6,978	923,852	3,149	297,213	2,794	513,076	117	15,800	918	97,763
- Rusland og Finland:										
a. Havne ved Nordishavet	144	18,558	2	32	4	636	55	6,971	83	10,919
b. Finske Havne.....	375	62,348	10	235	41	6,215	29	4,915	295	50,983
c. Havne ved Østersøen.....	899	84,905	165	6,327	335	39,048	45	4,253	354	35,277
d. — — det sorte Hav').....	110	20,554	-	-	45	8,836	-	-	65	11,718
- Nordtyskland:										
a. Havne ved Østersøen	805	61,881	328	12,011	374	41,042	18	2,795	85	6,033
b. Hamburg og andre tyske Havne ved Nordsøen.....	352	48,655	173	22,308	169	25,564	2	125	8	658
- Holland.....	770	103,855	287	34,237	482	69,338	-	-	1	280
- Belgien.....	594	78,605	213	19,974	380	58,606	-	-	1	25
Frankrige:										
a. Havne ved Atlanterhavet.....	1,631	215,846	559	61,364	1,013	149,719	-	-	59	4,763
b. — — Middelhavet.....	80	13,115	3	495	73	12,134	-	-	4	486
- Portugal.....	209	24,487	15	1,792	65	6,656	1	213	128	15,826
- Spanien med Gibraltar:										
a. Havne ved Atlanterhavet.....	195	23,590	68	6,576	105	14,142	-	-	22	2,872
b. — — Middelhavet.....	161	23,034	66	7,150	50	9,038	-	-	45	6,846
- Italien.....	142	20,708	29	2,688	65	11,497	-	-	48	6,523
- Østerrig.....	8	1,213	-	-	7	978	-	-	1	235
- Grækenland.....	4	709	-	-	4	709	-	-	-	-
Tyrkiet:										
a. Det europæiske Tyrki.....	14	3,445	-	-	13	3,165	-	-	1	280
b. Rumænien.....	4	801	-	-	-	-	-	-	4	801
c. Det asiatiske Tyrki.....	16	1,945	-	-	10	1,260	-	-	6	685
- Afrika:										
a. Ægypten.....	30	6,846	1	191	29	6,655	-	-	-	-
b. Tunis.....	6	1,066	-	-	4	738	-	-	2	328
c. Algier.....	33	6,311	1	95	27	5,126	-	-	5	1,090
d. Marocco.....	4	622	-	-	-	-	-	-	4	622
e. Capoverdiske Øer.....	6	1,107	-	-	6	1,107	-	-	-	-
f. Sydlige Afrika.....	15	1,726	-	-	12	1,464	-	-	3	262
g. Mauritius.....	8	1,409	1	95	5	1,155	-	-	2	159
- Amerika:										
a. Britiske Besidd. i Nordamerika.	457	117,525	8	2,210	63	15,240	48	13,679	338	86,396
b. Forenede Stater: østlige Havne	988	217,292	17	9,088	426	82,462	24	5,441	521	120,301
c. — — vestlige —	5	1,081	-	-	2	293	-	-	3	788
d. Honduras.....	12	3,045	-	-	-	-	-	-	12	3,045
e. Vestindien.....	123	19,577	20	1,633	90	15,720	-	-	13	2,224
f. Brasilien.....	104	12,138	4	472	70	7,474	-	-	30	4,192
g. Laplatastaterne.....	64	11,419	7	1,018	51	9,622	-	-	6	779
h. Sydamerikas Vestkyst.....	16	4,456	-	-	8	2,132	-	-	8	2,324
- Asien:										
a. Japan.....	3	261	-	-	3	261	-	-	-	-
b. Kina.....	33	3,531	-	-	28	2,942	-	-	5	589
c. Britisk Ostindien.....	45	14,693	-	-	7	2,552	10	3,307	28	8,834
- Oceanien:										
a. Philippinerne.....	1	107	-	-	-	-	-	-	1	107
b. Java.....	3	858	-	-	1	268	-	-	2	590
c. Australien.....	22	5,008	4	1,109	8	1,819	-	-	10	2,080
Rekapitulation.										
i norsk Fart	14,832	1,234,712	6,606	512,513	2,846	197,307	571	90,655	4,809	434,237
i Fragtfart	12,600	1,939,084	-	-	7,745	1,205,430	-	-	4,855	733,654
Summa	27,432	3,173,796	6,606	512,513	10,591	1,402,737	571	90,655	9,664	1,167,891

1). Opgaven vedkommer 1873; for 1873 er ingen Opgaver indkomne.

Foreløbig Oversigt over den samlede udenrigske Skibsfart under norsk Flag i Aaret 1873.

Steder, hvorfra afgaaede.	Afgaaede norske Fartøier.									
	I alt.		Med Ladning.				I Ballast.			
			Til Norge.		Til fremmede Steder.		Til Norge.		Til fremmede Steder.	
	Antal.	Com.-L.	Antal.	Com.-L.	Antal.	Com.-L.	Antal.	Com.-L.	Antal.	Com.-L.
Fra Norge	7,373	603,534	-	-	6,871	522,798	-	-	502	80,736
- Sverige: østlige Havne.....	2,184	317,448	50	2,126	2,103	313,315	7	269	24	1,738
- — vestlige —	383	21,826	98	2,395	158	12,819	100	3,224	27	3,388
- Danmark	1,800	53,987	575	8,826	10	451	1,030	27,835	185	16,875
- Island med Færøerne	5	142	4	120	-	-	1	22	-	-
- Storbritanien og Irland	7,144	952,101	1,171	93,638	1,774	220,891	1,813	223,140	2,386	414,432
- Rusland:										
a. Havne ved Nordishavet.....	144	18,558	3	110	141	18,448	-	-	-	-
b. Finske Havne	382	63,740	5	95	370	62,852	-	-	7	793
c. Havne ved Østersøen	898	85,122	215	11,159	612	63,189	-	-	71	10,774
d. — det sorte Hav ¹⁾	116	21,883	33	5,728	71	13,947	-	-	12	2,208
- Nordtyskland:										
a. Havne ved Østersøen	808	62,389	204	7,164	241	24,199	95	3,795	268	27,231
b. Hamburg og andre tyske Havne ved Nordsøen.....	364	53,008	113	17,986	58	10,209	109	10,225	84	14,588
- Holland	773	104,199	28	2,802	24	3,340	374	47,807	347	50,250
- Belgien	597	79,154	36	3,390	54	7,500	246	26,782	261	41,482
- Frankrige:										
a. Havne ved Atlanterhavet	1,675	222,220	105	9,196	112	17,661	637	73,490	821	121,873
b. — Middelhavet.....	59	10,120	4	465	29	5,069	-	-	26	4,586
- Portugal	205	23,653	133	16,173	45	4,417	-	-	27	3,063
- Spanien med Gibraltar:										
a. Havne ved Atlanterhavet	200	24,630	20	2,481	109	13,528	6	1,055	65	7,566
b. — Middelhavet.....	167	24,012	15	2,532	83	12,713	-	-	69	8,767
- Italien	187	20,029	40	5,482	42	5,277	-	-	55	9,270
- Østerrige.....	12	2,068	-	-	10	1,750	-	-	2	318
- Grækenland.....	4	709	-	-	-	-	-	-	4	709
- Tyrkiet:										
a. Det europæiske Tyrki.....	12	3,208	-	-	5	1,935	-	-	7	1,273
b. Rumænien	4	801	1	107	3	694	-	-	-	-
c. Det asiatiske Tyrki	17	2,052	1	79	16	1,973	-	-	-	-
- Afrika:										
a. Ægypten	33	7,556	-	-	12	2,842	-	-	21	4,714
b. Tunis	5	935	-	-	4	677	-	-	1	258
c. Algier	35	6,736	-	-	24	4,663	-	-	11	2,073
d. Marocco	4	622	-	-	4	622	-	-	-	-
e. Capoverdiske Øer.....	6	1,107	-	-	-	-	-	-	6	1,107
f. Sydlige Afrika	17	2,277	-	-	9	667	-	-	8	1,610
g. Mauritius	8	1,211	-	-	7	861	-	-	1	350
- Amerika:										
a. Britiske Besidd. i Nordamerika	456	117,195	-	-	442	114,666	-	-	14	2,529
b. Forenede Stater: østlige Havne	951	207,897	8	2,089	908	198,808	-	-	35	7,000
c. — — vestlige —	5	1,081	-	-	5	1,081	-	-	-	-
d. Honduras	10	2,170	-	-	10	2,170	-	-	-	-
e. Vestindien	119	21,258	2	120	107	19,456	-	-	10	1,682
f. Brasilien	113	13,219	10	652	84	10,136	-	-	19	2,431
g. Laplatastaterne	73	12,624	2	171	30	4,834	1	268	40	7,351
h. Sydamerikas Vestkyst	18	4,935	-	-	15	3,906	-	-	3	1,029
- Asien:										
a. Japan	5	703	-	-	5	703	-	-	-	-
b. Kina	32	3,410	-	-	23	2,333	-	-	9	1,077
c. Britisk Ostindien	45	14,922	-	-	39	13,078	-	-	6	1,844
- Oceanien:										
a. Philippinerne	1	107	-	-	1	107	-	-	-	-
b. Java	2	590	-	-	2	590	-	-	-	-
c. Australien	21	4,740	-	-	14	2,967	-	-	7	1,773
Rekapitulation.										
i norsk Fart	14,668	1,216,532	2,876	195,086	6,871	522,798	4,419	417,912	502	80,736
i Fragtfart	12,754	1,979,356	-	-	7,815	1,201,344	-	-	4,939	778,012
Summa	27,422	3,195,888	2,876	195,086	14,686	1,724,142	4,419	417,912	5,441	858,748

1) Se Anm. pag. 102.

Den norske Handelsflaade udgjorde ved Udgangen af Aaret 1873 7,447 Fartøier, drægtige 592,997 Com.-L. med en Besætning af 56,147 Mand. Heraf i udenrigsk Fart 4,671 Fartøier, dr. 556,277 C.-L., og 43,717 Mand, hvoraf Dampskibe 85, dr. 13,634 C.-L., og 1,384 Mand.

Register.

	Pag.		Pag.
Danmark med Island og Færøerne:		Wien	62
Kjøbenhavn	1	Budapest	62
Reikjavik	3	Grækenland:	
Storbritanien og Irland:		Athen	67
London	4	Tyrkiet:	
Rusland og Finland:		Constantinopel	67
Archangel	14	Galatz	73
Helsingfors	18	Smyrna	73
St. Petersburg	19	Afrika:	
Riga	20	Alexandria	74
Nordtyskland:		Tunis	84
Königsberg	22	Tanger	84
Danzig	26	Algier	84
Stettin	27	Capstaden	85
Rostock	31	Nordamerika og Vestindien:	
Lübeck	32	Kvebek	86
Kiel	32	Montreal, St. Johns (Newfoundland) med flere Steder	87 og 88
Hamburg	33	Washington	89
Bremen	34	Newyork	90
Holland:		San Francisco	92
Amsterdam	35	Belize	93
Belgien:		Port au Prince	93
Antwerpen	37	Kingston	93
Frankrige:		St. Thomas	93
Dunkerque	39	Sydamerika:	
Calais	40	Rio de Janeiro	94
Havre	42	Bahia	98
Nantes	43	Pernambuco	98
Bordeaux	44	Buenos Aires	95
Marseille	44	Valparaiso	98
Portugal:		Lima	99
Lissabon	46	Guayaquil	100
St. Ubes	47	Laguaira	100
Spanien med Gibraltar:		Syd- og Østasien:	
Bilbao	48	Hongkong	99
Cadix	49	Shanghai	80
Barcelona	51	Rangoon	79
Alicante	53	Kalkutta	78
Malaga	54	Bombay	78 og 99
Gibraltar	54	Akyab	79
Italien:		Oceanien:	
Genua	55	Batavia	80
Livorno	55	Melbourne	99
Rom	55	Adelaide	99
Neapel	56	Christchurch	100
Cagliari	57		
Messina	57	Opgave over Forholdet mellem endel i Consulatberetning-	
Venedig	58	gerne forekommende udenlandske samt norske Maal-,	
Malta	58	Vægt- og Myntenheder	101
Østerrige og Ungarn:		Foreløbig Oversigt over den samlede udenrigske Skibs-	
Triest	61	fart under norsk Flag i 1873:	102

Rettelser.

Side 65 Spalte 1 Linie 17 staar Saltkuljern, skal være Trækuljern

- 66 - 1 - 44 - Producenterne, — Konsumenterne.

Side 62 Spalte 1 Linie 32 forandres Perioden „Og som det derfor er vist — over denne gigantiske Entrepriser“ saaledes: „Aarsagerne til denne umaadelige Skuffelse have i den Grad været øiensynlige, ja man kan gjerne sige elementære, at det ikke kan overraske Nogen, at de have kastet en mørk Skygge over hele dette kjæmpemæssige Foretagende.“